TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 30 kwietnia 1938 r. | NR 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Handel towarowy w porcie gdyńskim

(Referat, wygłoszony na posiedzeniu Komisji Opiniodawczej do Spraw Morskich przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu w dniu 29 kwietnia br.)

I.

Już od kilku lat obserwujemy na terenie Gdyni wzrost wykupywanych świadectw przemysłowych I i II kategorii handlowej, niezależnie od równoczesnego wzrostu ilości wykupywanych świadectw przemysłowych w kategoriach niższych. Mówiąc jednak o handlu towarowym w porcie gdyńskim, ograniczamy uwagę naszą wyłącznie do świadectw przemysłowych I i II kategorii handlowej, których wykupiono:

w roku 1935 I kat. — 21 II kat. — 418
w roku 1936 I kat. — 25 II kat. — 461
w roku 1937 I kat. — 31 II kat. — 466[1])

Z powyższych ilości przedsiębiorstw handlowych musimy dla naszych rozważań wyodrębnić te przedsiębiorstwa, które uczestniczą w naszym handlu zagranicznym, zajmując się eksportem i importem. Takich przedsiębiorstw mieliśmy w porcie z dniem 1 marca br. 81, podczas gdy jeszcze w połowie 1936 r. było ich tylko 55.[2])

Można zatem w odniesieniu do tych przedsiębiorstw stwierdzić tendencję rozwojową, jakkolwiek rozwój ten nie jest dostateczny jak na stosunki portowe.

Dla oceny wielkości poszczególnych przedsiębiorstw bierzemy pod uwagę osiągnięte przez nie obroty w roku 1937. Na tej podstawie stwierdzić możemy, że spośród istniejących w porcie gdyńskim przedsiębiorstw osiągnęły w roku 1937

3 przedsiębiorstwa, obroty roczne ponad 10 mil. zł,

5 przedsiębiorstw, obroty roczne od 5—10 mil. zł,

8 przedsiębiorstw, obroty roczne od 2—5 mil. zł,

14 przedsiębiorstw, obroty roczne od 1 — 2 mil. zł.

Mamy zatem obecnie w porcie gdyńskim zaledwie 30 przedsiębiorstw, które zasługują na zaszeregowanie ich do poważniejszych. Reszta przedsiębiorstw, aczkolwiek czynnych w eksporcie względnie imporcie, osiąga obroty poniżej 1 mil. zł rocznie i dlatego nie odgrywa jeszcze poważniejszej roli w rozwoju handlu towarowego w porcie. Ich istnienie natomiast na terenie portu świadczy o nieuporządkowaniu szeregu branż w naszym handlu zagranicznym, tak samo zresztą, jak to ma miejsce

---

[1]) **Zestawienie wykupywanych świadectw przemysłowych w Gdyni.**

kat. handl.	1935	1936	1937
I	21	25	31
II	418	461	466
III	857	968	1023
IV	1430	1693	1747
kat. przem.			
I	2	1	1
II	1	1	—
III	2	1	5
IV	13	10	5
V	28	30	34
VI	32	36	41
VII	81	83	99
VIII	1058	1234	1384

[2]) Porównać „Zagadnienie handlu w porcie gdyńskim", dr J. Kulikowski, Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Nr 19 z roku 1936.

w zapleczu. Rozproszkowanie tego handlu na dużą ilość małych przedsiębiorstw stanowi niewątpliwie czynnik hamujący w rozwoju i pracy omawianego handlu. Odnośnie większych przedsiębiorstw handlowych w porcie gdyńskim można jeszcze zaznaczyć, że znaczniejsza ich część poczyniła na terenie portu inwestycje, wiążąc się tym samym na trwałe z rozwojem i pracą portu gdyńskiego.[3])

Fakt stałego rozwoju handlu towarowego w porcie gdyńskim potwierdza poza tym stałe zwiększanie się obrotów, osiąganych przez poszczególne branże. Zestawienia, sporządzone przez biuro Izby, wykazują za ostatnie 2 lata następujące obroty handlu towarowego w porcie gdyńskim.

Branża	Obroty roczne 1936	1937
kol.-spożywcza	38.598.202,38	42.555.755.16
owoców poł., świeżych i suszonych	14.978.722,88	15.655.116,72
śledzie — handel	8.617.758,40	11.597.151,91
śledzie — połowy	5.565.000.00	5.290.910.57
ryby	1.202.242,85	1.186.607,89
skóry surowe	7.090.656.12	9.549.557,05
jelita	592.972.65	427.751,52
tłuszcze, oleje różne	15.527.407,22	25.598.449,95
chemikalia	506.555.46	545.877,20
bawełna	15.449.022,14	19.586.405,05
złom	949.952,07	2.702.906,65
drzewo	20.592.200,00	18.421.600.00
zaopatrywanie okrętów	2.445.142,00	5.828.754,00
węgiel bunkrowy	5.446.000,00	7.905.000,00
różne	1.956.000,00	2.555.000.00
ogółem	136.915.814.15	164.586.561.67

Brak danych statystycznych za ostatnie 2 lata o wysokości opodatkowanych obrotów na terenie Gdyni nie pozwala nam na wykazanie pozycji, jaką wyżej podane ogólne cyfry obrotu towarowego w porcie gdyńskim zajmują do całości obrotów życia gospodarczego Gdyni. Pewnym ułatwieniem orientacyjnym w tym względzie mogą być ogólne obroty gdyńskie z r. 1935, które wynosiły 263 mil. zł.[4])

II.

Przechodząc do zilustrowania pozycji, zajmowanej przez handel towarowy w porcie gdyńskim w odniesieniu do eksportu, możemy stwierdzić, że odnośne przedsiębiorstwa gdyńskie wyeksportowały w r. 1936 za zł 34.832.000, w roku 1937 za zł 37.732.000. Stosunek cyfr tych do ogólnego wywozu z Polski wynosił w roku 1936 — 3.4%, w roku 1937 — 3.1%, w stosunku natomiast do wywozu, dokonanego przez port gdyński, w roku 1936 — 9,4%, w roku 1937 — 7,9%.

Podział na poszczególne branże daje nam następujący obraz działalności eksportowej firm gdyńskich:

	1936	1937
Wytwory pochodzenia roślinnego	3.014.400	1.985.200
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	528.700	141.800
Tłuszcze i oleje pochodzenia roślinnego	1.806.500	1.482.500
Przetwory spożywcze	145.500	325.500
Skóry	1.256.100	3.212.000
Wyroby włókiennicze	—	270.600
Drzewo i wyroby drzewne	20.592.200	18.445.100
Wytwory pochodzenia mineralnego	—	142.000
Zaopatrywanie okrętów:		
a) bunkier	5.446.000	7.905.000
b) artykuły żywn. i techniczne	2.445.100	3.828.800
Razem	34.832.500	37.732.500

Oprócz pozycji, osiągniętej przy eksporcie drewna, drugą z rzędu pozycję zajmuje branża zaopatryw. okrętów w bunkier, artykuły żywnościowe i techniczne, które osiągnęły obrót w roku 1936 w wysokości zł 7.891.100, w roku 1937 w wysokości zł 11.733.800.—. Przy tej sposobności warto zaznaczyć, że branża zaopatrywania okrętów jest nie tylko typowo portowym handlem towarowym, ale, że branża ta, po należytym jej zorganizowaniu, rozwija się pomyślnie i zyskuje coraz to nowe możliwości rozwoju. Stanowi ona także podstawę do nowych eksportów, jak np. konserw warzywnych, owocowych, przetworów mięsnych, konserw rybnych itp.

Z kolei, co do wielkości, występuje eksport skór surowych, który w roku 1937 zwiększył się prawie trzykrotnie w porównaniu z rokiem 1936 (zł 1.256.100 i zł 3.212.000). Gdynia stała się obok Warszawy drugim z kolei największym ośrodkiem eksportu skór surowych.[5])

Na uwagę zasługują także poczynania, podjęte przez gdyńskie przedsiębiorstwa w zakresie eksportu ziemiopłodów, przy czym na pierwsze miejsce wybija się eksport ziemniaków na rynki Ameryki Południowej, t. j. Argentyny i Brazylii. W roku bieżącym zapowiada się kilkakrotne zwiększenie dotychczasowego eksportu ziemniaków.

Istniejący w porcie przemysł przetwórczy przedstawia również poważne możliwości eksportowe dla pasz treściwych, tłuszczów i olejów pochodzenia roślinnego. Wreszcie spodziewać się można, że i rozbudowany w Gdyni i na Wybrzeżu przemysł przetwórczy rybny odegra większą rolę w eksporcie konserw rybnych.

[3]) Wymieniamy tylko dla przykładu magazyny i biura „Aukcyj Owocowych", firm: „Fetter", „Emteha", „Społem", „Bananas", „Barcikowski". Również Zakłady Przemysłowe „Union" i „Łuszczarnie Ryżu" biorą bezpośredni udział w naszym handlu zamorskim.

[4]) Rocznik Statystyczny Gdyni 1936/37, stronica 61.

[5]) W roku 1937 ogólnopolski wywóz skór surowych wyniósł 21.981.000 zł, w tym firmy gdyńskie wywiozły za złotych 3.212.000, co wynosi prawie 15% całego eksportu z Polski.

Eksport ten zapowiadał się pomyślnie, szczególnie w obrotach wiązanych, lecz w roku 1937 doznał załamania z powodu katastrofalnego braku surowca. Była to jednak przerwa o charakterze przejściowym.

Zainteresowanie się eksportem przez przedsiębiorstwa handlowe w Gdyni jest stosunkowo świeżej daty. Najpierw rozwinął się bowiem w porcie handel importowy, a zwrócenie uwagi na eksport i powstawanie firm eksportowych jest przede wszystkim wynikiem silniejszego powiązania i uzależnienia importu od eksportu, jakie cechuje naszą politykę handlową lat ostatnich, a dopiero w drugim rzędzie samodzielnej inicjatywy. Niemniej jednak obecna tendencja do wzrostu akcji eksportowej przedsiębiorstw gdyńskich jest zupełnie wyraźna.

Ilość przedsiębiorstw, które w Gdyni trudniły się eksportem, wynosiła z końcem marca br. 33, w tym przedsiębiorstw, zajmujących się wyłącznie tylko eksportem 10, a zajmujących się eksportem i importem 23. Coraz konkretniejsze jest też zainteresowanie się Gdynią niektórych przedsiębiorstw eksportowych, osiadłych dotychczas na terenie portu gdańskiego. Niewątpliwie też w ciągu roku bieżącego nastąpi jeszcze zwiększenie ilości gdyńskich przedsiębiorstw eksportowych.

III.

Praca handlowa firm gdyńskich w odniesieniu do importu przedstawia się w porównaniu z eksportem znacznie poważniej. Z wyżej przytoczonych ogólnych obrotów handlowych przypada na import w roku 1936 — około 75%, a w roku 1937 — około 77%.

Jeżeli zwróci się uwagę na statystykę przeładunków towarowych obydwu portów p. o. c., to widzimy, że port gdyński zajmuje w imporcie wielu artykułów dominujące względnie bardzo poważne stanowisko. Toteż zrozumiałą jest rzeczą, że i handel towarami importowymi rozwinął się w porcie do pokaźnych rozmiarów. Ponadto sprzyjało rozwojowi tego handlu w porcie istnienie niektórych dużych placówek przemysłowych, powstanie aukcyj owocowych, arbitraży, rozwój banków i rozbudowa instytucji rzeczoznawców towarowych.[6])

Przez podkreślenie tej okoliczności nie pragnę jednakże wywołać wrażenia, że handel towarowy w porcie gdyńskim jest następstwem powstania wymienionych instytucyj. Proces rozwoju był bowiem odwrotny. Handel importowy powstał dzięki silnemu naporowi kupiectwa na Gdynię, w przeciwieństwie do handlu eksportowego, a instytucje pomocnicze powstawały dopiero po ujawnieniu odnośnych potrzeb handlu.

Udział gdyńskiego handlu towarowego w stosunku do ogólno-polskiego importu przedstawia się na przestrzeni ostatnich kilku lat następująco:

przy imporcie owoców świeżych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 42%,

przy imporcie owoców suszonych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 48%,

przy imporcie bananów w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 100%,

przy imporcie kawy w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 12,3%,

przy imporcie herbaty w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 8%,

przy imporcie ziarna kakaowego w ostatnich 4 latach przeciętnie ok. 13,2%,

przy imporcie masła kakaowego w ostatnich 4 latach przeciętnie ok. 6,6%,

przy imporcie korzeni w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 20%,

przy imporcie tłuszczów technicznych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 1,4%,

przy imporcie skór surowych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 8,3%,

przy imporcie bawełny w ostatnich 4 latach przeciętnie ok. 20%,

przy imporcie jelit w ostatnich 2 latach przeciętnie ok. 8%,

przy imporcie śledzi solonych w ostatnich 3 latach przeciętnie ok. 37%,

przy imporcie śledzi świeżych i mrożonych w ostatnich 2 latach przeciętnie ok. 75%,

przy imporcie ryżu w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 54%,

przy imporcie nasion oleistych w ostatnich 5 latach przeciętnie ok. 55%,

przy imporcie złomu żelaznego w ostatnich 2 latach przeciętnie ok. 2,1%.

Z powyższego zestawienia widać, że stosunkowo najsilniej reprezentowany jest handel owocami, następnie śledziami. przetworami nasion oleistych i ryżem (tych dwóch ostatnich artykułów przerabianych z surowców im-

---

[6]) Pomocniczy aparat dla handlu towarowego w porcie gdyńskim przedstawia się w ogólnych zarysach następująco:

Ilość banków osiadłych obecnie w Gdyni wynosi 11. Ich obroty wynosiły w przybliżeniu w roku 1936 dwa miliardy złotych, a w roku 1937 — 2,5 miliardów złotych.

Arbitraż dla skór surowych został uruchomiony 1 grudnia 1937 r. Arbitraż dla bawełny zostanie uruchomiony we własnym gmachu w sierpniu 1938 r. Niezależnie jednak od tego powstało przed trzema laty Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną, którego działalność w porcie gdyńskim posiada duże znaczenie. Zrzeszenie bowiem wspólnie z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni uregulowało sprawę kształcenia rzeczoznawców, niezbędnych dla klasyfikowania bawełny. Dnia 23 III 1938 r. odbył się egzamin pierwszych polskich kiperów bawełnianych w ilości 21. Z funduszu stypendialnego Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni wykształcono za granicą 5 klasyfikatorów dla bawełny, a kształcenie dalszych kandydatów na klasyfikatorów jest w toku.

Lista rzeczoznawców portowych, ustanowionych przez Izbę Przemysłowo-Handlową obejmuje: 8 rzeczoznawców wagi i ilości towarów, 23 rzeczoznawców branżowych i 10 próbobiorców.

Aukcje Owocowe powstały w Gdyni w r. 1933. Transakcje, dokonywane na aukcjach, są obecnie miarodajnym regulatorem cen na rynku owocowym w Polsce.

portowanych przez gdyńskie zakłady przemysłowe). Na podkreślenie zasługuje także handel bawełną, który w ostatnim roku objął już 25% ogólnopolskiego importu i wykazuje tendencję do dalszego wzrostu.

Wymieniony handel obejmuje całość handlu bawełną w Polsce. Ważny jest także handel importowy skór surowych, który również wzrasta i osiągnął w ostatnim roku 13% w stosunku do ogólnopolskiego importu. W tej branży zajmuje handel gdyński dominującą pozycję z uwagi na to, że kontyngent handlowy na skóry surowe wynosił do końca 1937 r. — 14% całego importu (obecnie został zwiększony do 17%). Silny wzrost handlu śledziowego w Gdyni, który w roku 1937 objął już 42,2% ogólnego importu do Polski, rokuje Gdyni wyrównanie pozycji tego handlu w stosunku do Gdańska. Również branża kolonialna, z wyjątkiem kawy i herbaty, rozwija się w porcie gdyńskim pomyślnie, o ile to naturalnie w ramach reglamentacji importu jest możliwe. Odnośnie natomiast handlu kawą i herbatą jest Gdynia wyraźnie upośledzona tak w stosunku do ogólnopolskiego importu, jako też w stosunku do Gdańska. Udział importerów gdańskich w kontyngentach przywozowych kawy wynosi 35,5 procent, importerów warszawskich 32%, a gdyńskich tylko 7%. W kontyngentach importowych herbaty partycypują importerzy gdańscy w wysokości 32%, importerzy warszawscy w wysokości 36, a gdyńscy tylko w wysokości 3,8%. Osiągnięcie przez handel gdyński większego udziału w handlu, niż to wynika z przydziału kontyngentów, świadczy, że handel ten realizuje obce zezwolenia przywozowe, co naturalnie połączone jest z dodatkowym obciążaniem jego transakcyj. Tak niepożądana sytuacja dla firm gdyńskich w handlu kawą i herbatą ma swoje źródło po części w polityce kontyngentowej Centrali Importu Kawy.

Handlem importowym zajmuje się na terenie Gdyni ogółem 71 przedsiębiorstw, w tym importem wyłącznie 48, importem i eksportem 23.[7])

[7]) **Liczba przedsiębiorstw** (stan na 1 III 1938 r.)

Branża	Ogółem	w tym			w tym		
		hip	h	p	eii	e	i
Ogółem . . .	81	6	68	7	23	10	48
kolonialno-spożywcza . .	14	2	11	1	2	—	12
owoców połudn. świeżych i suszonych	18	—	18	—	2	-	16
śledzie — handel	11	2	9	—	4		7
śledzie — połowy	4	—	—	4	1	—	3
ryby	2	—	2	—	1	—	1
skóry surowe	6	—	6	—	5	—	1
jelita	3	—	3	—	1	—	2
tłuszcze, oleje różne . . .	4	—	3	1	1	1	2
chemikalia	2	—	2	—	2	—	—
bawełna	3	—	3	—	1	—	2
złom	2	—	2	—	1	—	1
drzewo	2	1	1	—	—	2	—
zaopatrywanie okrętów .	5	—	5	—	1	4	—
różne	5	1	3	1	1	3	1

h — handlowa, p — przemysłowa, e — eksportujące, i — importujące.

W zakresie handlu tranzytowego zdołała dotychczas dokonać pewnych transakcyj tylko branża śledziowa, reeksportując w roku 1937 około 1.500 beczek śledzi do Rumunii i Czechosłowacji. Przeszkodą w rozwoju handlu tranzytowego są trudności dewizowe odnośnych krajów, jako też nasze przepisy podatkowe. Obecnie są w toku intensywne starania o tranzyt skór surowych.

IV.

Przedstawiony tu obraz handlu towarowego w porcie gdyńskim nie pozwala na oddanie się złudzeniu, że Gdynia jest już obecnie tym dużym ośrodkiem handlu międzynarodowego, jakim z racji swojej roli w życiu gospodarczym kraju być powinna. Owe 136 względnie 164 mil. złotych obrotów handlu towarowego gdyńskiego stanowią w odniesieniu do ogólnej wartości naszego handlu zagranicznego w ostatnich dwóch latach niecałe 7%. Wypada też następnie stwierdzić, że i w stosunku do wielkości obrotów towarowych, obsługiwanych przez Gdynię w naszej wymianie zagranicznej, udział gdyńskiego handlu towarowego jest nikły.

Niezależnie od tego, że początki handlu towarowego w porcie gdyńskim przypadły na okres ogólnego kryzysu gospodarczego i że obecnie handel ten rozwijać się może tylko w ramach, jakie dlań zakreśla obecny system całkowitej reglamentacji przywozu i kontroli eksportu, jako też ograniczeń dewizowych, znajduje się ten handel w niebywale trudnej sytuacji, będącej rezultatem nastawienia przemysłu i jego dążeń do wyeliminowania pośrednictwa handlowego zarówno przy eksporcie swych wyrobów, jak i przy zakupie surowców. Wzmiankowana tendencja eliminowania handlu przy imporcie wyraża się np. w tym, że przemysł domaga się coraz większego udziału w kontyngentach przywozowych. W tych warunkach zrozumiałą się staje rzeczą, dlaczego tendencje rozwojowe działalności gdyńskich przedsiębiorstw ujawniać się mogą głównie tylko przy eksporcie produktów rolnictwa względnie własnych produktów przedsiębiorstw przemysłowych, osiadłych w porcie.

W Gdyni brak także handlu agenturowo-eksportowego, pracującego na prowizję. Przyczyną tego zjawiska jest niekorzystne opodatkowanie, które dla transakcyj prowizyjnych do końca roku 1938 wynosi 6%. Podatek obrotowy utrudnia także t. zw. eksport pośredni. Aby uniknąć podwójnego opodatkowania, musi kupiec-eksporter polecić fabrykantowi wysyłkę pod adresem swego odbiorcy zagranicznego, co przemysł może wykorzystać dla wejścia w bezpośredni kontakt z odbiorcą, eliminując kupca, który przeprowadził całą pracę przygotowawczą.[8])

[8]) Patrz „Zagadnienie handlu w porcie gdyńskim" Dr J. Kulikowski — Biuletyn Izby 19/36.

Oprócz tych trudności ogólnych istnieje dla rozwoju handlu w porcie gdyńskim szereg trudności lokalnych, a mianowicie większe oddalenie od producenta i złączone z tym większe koszty porozumiewania się, — uciążliwa komunikacja z zapleczem, — niedostateczne jeszcze ciągle połączenia telefoniczne z większymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi, — trudności, wynikające z konieczności załatwiania przy obecnej centralizacji wszystkich spraw, związanych z premiowaniem, podziałem kontyngentów eksportowych, kompensatą lub clearingem — w Warszawie.

Jeżeli chodzi o transakcje, złączone z importem towarów, to tu również działają hamująco wyżej wymienione trudności. Poza tym utrudniają rozwój dużego hurtowego handlu w porcie gdyńskim:

1) Brak składów konsygnacyjnych w odniesieniu do niektórych surowców, jak np. surowce włókiennicze (w Gdyni istnieją składy konsygnacyjne dla bawełny), tłuszcze zwierzęce i roślinne, korzenie, kauczuk, garbniki, skóry surowe, drewna szlachetne, metale itp. Powstanie takich składów uwarunkowane jest stworzeniem odpowiednich warunków pod względem kredytu towarowego, transportu morskiego, zliberalizowania reglamentacji towarowej i dewizowej i in.[9])

2) Silne rozproszkowanie kontyngentów przywozowych na importerów drobnych, którzy, nie docierając bezpośrednio do zagranicznego eksportera, posługują się ajentami zagranicznymi, powodują zwyżkę cen na artykuły importowane do Polski i dezorganizują rynek krajowy, przyczyniając się do jego przesycenia towarami importowanymi w pewnych okresach.

3) Niewprowadzenie dotychczas w życie preferencyj celnych i kontyngentowych dla przedsiębiorstw w Gdyni. W tej sprawie powołuję się na referat przedstawiciela Związku Izb, wygłoszony na Komisji Opiniodawczej w połowie (maj wzgl. czerwiec) 1936 roku, w którym wysunięto koncepcję ulg celnych i kontyngentów specjalnych dla poważnych przedsiębiorstw, przyczyniających się do rozwoju handlowego portu i kontyngentów wyrównawczych dla handlu tranzytowego.

W ostatnich dwóch latach uzyskał handel towarowy w porcie gdyńskim nowe szanse rozwoju dzięki znowelizowaniu ustawy o ulgach podatkowych dla Gdyni oraz częściowej decentralizacji systemu podziału kontyngentów przywozowych. Zrealizowanie natomiast preferencyjnego programu w odniesieniu do cła i kontyngentów przywozowych, byłoby nowym, potężnym impulsem dla rozwoju handlu towarowego w naszym porcie.

Na korzyść tego handlu trzeba jeszcze dodać, że w ostatnim czasie widoczna jest segregacja portowych firm handlowych na importowe w ścisłym tego słowa znaczeniu i hurtowe, współpracujące z importerami, a ograniczające się do hurtowej dystrybucji towarów na rynku wewnętrznym. Ta konsolidacja pod względem hierarchii zasięgu wpływów i stosunków handlowych jest bezwzględnie objawem zdrowym.

Wreszcie w ostatn. 2 latach wykazuje realne zainteresowanie handlem towarow. w porcie gdyńskim kupiectwo chrześcijańskie najbliższego zaplecza portu, tj. Pomorza i Poznańskiego. Proces ten zapoczątkowany został powstaniem trzech poważnych przedsiębiorstw rdzennie polskich i niewątpliwie, przy odpowiednim poparciu ze strony kompetentnych czynników, wykazywać będzie dalsze postępy.

Mówiąc o handlu towarowym w porcie gdyńskim, uważam jeszcze za konieczne podkreślić jego znaczenie dla umocnienia i utrwalenia stanowiska portu gdyńskiego w rzędzie portów Bałtyku. Są dwa czynniki, które decydują o trwałości i ciągłości znaczenia gospodarczego portów, a mianowicie rozbudowany przemysł w obrębie portu względnie jego bezpośrednim otoczeniu i duży handel towarowy. Inne czynniki mają mniej lub więcej trwałe znaczenie, ich wpływ zależny jest od tendencyj politycznych i wahań koniunktury gospodarczej. Przemysł i handel w porcie natomiast stanowią trwałą podstawę dla przeładunków portowych i zatrudnienia własnej floty handlowej.

Wpływy portu jako ośrodka dużego handlu są równocześnie decydujące dla jego pozycji w stosunku do państw ościennych i dla rozwiązania, tak nas bardzo interesującego, problemu tranzytu w sensie zarówno samego transportu jak i handlu.

Te momenty, oprócz względów prestiżowych i wielu innych, o doniosłym znaczeniu dla uregulowania stosunków w naszym handlu zagranicznym, są niewątpliwie dostatecznym powodem, aby zagadnienie handlu towarowego w porcie gdyńskim było przedmiotem stałego zainteresowania wszystkich czynników miarodajnych i aby rozwiązanie tego problemu weszło w ramy pewnego określonego i generalnego programu.

Józef Karwczyński.

[9]) Porównaj „Zagadnienie konsygnacji towarów w porcie gdyńskim" Dr Władysław Smoleń, Biuletyn Izby Nr 6/37.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 21 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Podczas posiedzenia tego dyrektor Izby dr J. Kulikowski złożył sprawozdanie o bieżących pracach Izby, przy czym przedstawił szczegółowo sprawę opracowywania przez Izbę zagadnienia powstania i rozwoju rodzimego przemysłu budowy okrętów i przygotowania przemysłu wewnątrz kraju w zakresie dostaw materiałów i części do budowy statków na stoczniach polskich. Ponieważ takie ujęcie zagadnienia ma szersze znaczenie, będzie ono przedmiotem specjalnego referatu, jaki Izba ma przedstawić na najbliższe Ogólne Zebranie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Poznaniu w dniu 7 maja rb. Dyrektor Kulikowski przedstawił następnie wyniki prac nad badaniami, przeprowadzonymi przez Izbę w zakresie organizacji handlu wewnętrznego w poszczególnych branżach. Ostatnio zakończone badania dotyczyły handlu węglem. W dalszym ciągu swego sprawozdania Dyrektor Kulikowski omówił prace Izby w zakresie organizacji handlu importowego skórami surowymi i wreszcie przedstawił projekt prac Izby na terenie nowoprzyłączonych do województwa pomorskiego powiatów, które poprzednio należały do województwa warszawskiego, a pod względem organizacji gospodarczej wchodziły do okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie. W związku z tą sprawą Prezydium ustaliło, że odnośnymi pracami będzie się przede wszystkim zajmowała Ekspozytura Izby w Bydgoszczy, jako placówka bliżej położona do nowych części okręgu Izby i mająca dzięki temu ułatwioną możność nawiązania kontaktów z tamtejszymi sferami gospodarczymi.

W dalszym ciągu Prezydium zaznajomiło się ze sprawą utworzenia placówki powierniczo-eksportowej w Grudziądzu, mającej na celu organizację eksportu produkcji drobnych przemysłowców i rzemieślników. W związku z tym Prezydium uchwaliło poprzeć finansowo poczynania w tym kierunku, wychodząc z założenia, że tego rodzaju placówka może przyczynić się poważnie do podniesienia eksportu wspomnianej produkcji.

Wreszcie Prezydium wysłuchało sprawozdania z posiedzeń Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, ostatnio odbytych w Katowicach i Sosnowcu oraz, po rozpatrzeniu porządku obrad Ogólnego Zebrania Związku Izb w Poznaniu w dniu 7 maja rb. ustaliło, że na tym zebraniu Izbę reprezentować będą Prezes Izby p. Stanisław Tor oraz Wiceprezesi Inż. A. Dziedziul i dr K. Kasperowicz.

USTĄPIENIE DYREKTORA IZBY DRA J. KULIKOWSKIEGO ZE SWEGO STANOWISKA.

Z dniem 30 kwietnia rb. ustąpił ze swego stanowiska Dyrektor Izby naszej p. dr Józef Kulikowski.

W związku z tym, Prezydium Izby na posiedzeniu w dniu 21 bm. uchwaliło wyrazić p. Dyrektorowi Kulikowskiemu serdeczne podziękowanie za jego pełną inicjatywy i owocną pracę na trudnym stanowisku Dyrektora Izby.

Równocześnie Prezydium powierzyło pełnienie od tej daty obowiązków Dyrektora Izby mgr. Józefowi Kawczyńskiemu, długoletniemu wicedyrektorowi Izby.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

Ostatnio Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor, w obecności radców Izby pp. Franciszka Marszała i Kazimierza Muchy oraz wicedyrektora Izby p. Tadeusza Marchlewskiego, zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców izbowych osoby następujące:

p. Jana Blichiewicza — w charakterze rzeczoznawcy od miary, wagi i ilości towarów;

p. Piotra Wodnieckiego — w charakterze rzeczoznawcy dla prowiantu okrętowego,

p. inż. Modesta Ziabickiego — w charakterze rzeczoznawcy do spraw budowy i naprawy statków rybackich i pływającego taboru portowego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy polskiej floty handlowej w marcu b. roku wyniosły 119.696 t. towarów wobec 131.593 t. przewiezionych w marcu ubiegłego roku. Prócz przyczyn, o których pisaliśmy przy omawianiu zestawienia pracy floty handlowej za miesiąc luty (w numerze 6 z dnia 30 III br.), na zahamowanie a nawet zmniejszenie przewozów wpłynęła niemal wyłącznie koniunkturalna zmiana struktury przewozów na statkach trampowych Żeglugi Polskiej, których przewozy importowe na przykład spa-

dły z 26.702 t. w marcu ub. roku do 10.452 t. w marcu roku bieżącego. W ubiegłym roku były to przewozy kostki brukowej z najbliższych portów Szwecji, w roku bieżącym natomiast część trampów współpracowała jako dodatkowe statki z liniami Żeglugi Polskiej, wykonywując dłuższe przewozy i przewożąc towary powolniej za- i wyładowywane.

Z ogólnej ilości przewozów na eksportowe ładunki przypadło 83.191 ton, na importowe 28.884 ton, na tranzyt morski 821 ton i na ładunki między portami zagranicy 4.800 t. W marcu ub. roku było eksportu 77.175 t., importu 44.893 t. oraz pozostałych przewozów 9.527 t. Jak widać z powyższego spadł głównie import kosztem owych 14 tys. ton kostki granitowej brakującej w roku bieżącym; poza tym widzimy wzrost przewozów eksportowych.

Statki *Żegl. Polskiej S.A.* przewiozły ogółem 62.271 t. towar. (III 1937: 75.069 t.), w tym eksportowych towarów 35.786 t. (III 1937: 26.609 t.), importowych 20.864 t. (III 1937: 38.933 t.), w tranzycie morskim 821 t. (404 ton), między portami zagranicznymi 4.800 t. (9.123 t.) Obserwujemy tu ciekawe zjawisko: prawie dokładne odwrócenie względem marca poprzedniego roku ilości ładunków eksportowych i importowych. Za normalny układ należy jednak uważać tegoroczny, gdyż w roku ubiegłym statki mające zapewnione ładunki importowe owej kostki brukowej (z kontraktu na 80 tys. ton) nie miały czasu i sposobności opuszczania Gdyni z węglem eksportowym lub tym bardziej innym ładunkiem i wychodziły próżne, co dla naszych trampów było naprawdę zjawiskiem niezwykłym.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 28.174 t. towarów (III 1937: 32.494 t.), z tego było ładunków eksportowych 15.501 t. (III 1937: 18.969 t.), importowych 10.452 t. (III 1937: 12.231 t.), tranzytu morskiego 821 t. (404 t.); między portami zagranicznymi przewieziono 1.400 t. (890 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 34.097 t. (III 1937: 42.575 t.), w tym ładunków eksportowych 20.285 t. (III 1937: 7.640 t.), importowych 10.412 t. (III 1937: 26.702 t.), przewozów między portami zagranicznymi 3.400 t. (III 1937: 8.233 t.) Odwrócenie ilości towarów wywiezionych i przywiezionych w stosunku do marca ub. roku występuje jak widać w grupie trampów Żeglugi Polskiej jeszcze jaskrawiej niż w ogólnym jej zestawieniu, gdyż liniowa żegluga tego towarzystwa takiej tendencji nie ujawniła.

W miesiącu sprawozdawczym, ok. 20 marca przybył motorowiec „Oksywie", który po odbyciu jednej podróży w kierunku Szwecji, w kwietniu już na stałe przeszedł na linię hamburską. Statek ten jak i siostrzany jego motorowiec „Rozewie", przybyły w kwietniu o nośności 1.000 t. DW, przedstawia typ bałtyckiego liniowego motorowca średniej wielkości, o wzmocnieniu przeciwlodowym, o pięknej sylwetce i o nowoczesnym urządzeniu wewnętrznym. Statki te są „uniwersalne" w stosunkach liniowej żeglugi bałtyckiej i mogą pracować ekonomicznie na którejkolwiek z linij bałtyckich, oraz do portów morza Północnego.

Statki *Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu)* przewiozły rekordową ilość 11.591 t. towarów, wobec 8.639 t. przewiezionych w marcu ub. roku. Ładunków eksportowych było 7.553 ton (III 1937: 5.003 t.), importowych 4.038 t. (III 1937: 3.636 t.) Na obu liniach angielskich: z Gdyni — Gdańska do Londynu i do Hull przewieziono 11.345 t. (III 1937: 8.555 t.), z tego wywozu 7.424 t. (III 1937 r. 4.994 t.), przywozu 3.921 t. (3.561 t.). Do Londynu wywieziono 3.050 t., oraz 2 konie, w tym z Gdyni 2.783 t. i konie, z Gdańska 267 t.. do Hull wywieziono 4.374 t. i 71 koni, w tym z Gdyni 2.251 t. i wszystkie konie, z Gdańska 2.123 t. Z Londynu przywieziono 1.617 t., w tym do Gdyni 1.371 t., do Gdańska 246 t., z Hull przywieziono 2.304 t., w tym do Gdyni 2.138 t., do Gdańska 166 t.

Linia Gdynia — Havre przewiozła 246 t. towarów (III 1937: 84 t.) oraz 333 pasażerów. Na wyjściu było 330 pasażerów i emigrantów oraz 129 t. towarów (9 t.), na wejściu 3 pasażerów i 117 t. towarów (75 t.)

Statki Polbrytu wykazały rekordowy wzrost przewozów na obu liniach angielskich i skromny w liczbach bezwzględnych, lecz olbrzymi w liczbach względnych wzrost przewozów towarów na linii Gdynia — Havre, służącej głównie przewozowi emigrantów.

Przewozy towarzystwa *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.* wzrosły również. Dotąd podawaliśmy statystykę tego armatora bez uwzględnienia jego linii palestyńskiej: obie amerykańskie linie i tym razem wykazują dalszy wzrost przewozów, zwłaszcza pasażerów; na liniach północno i południowo-amerykańskiej razem przewieziono w marcu br. 1.889 pasażerów i 5.957 t. towarów (dane te jeszcze nie są kompletne i winny być dla towarów nieco wyższe) wobec 1.446 pasażerów i 5.574 t. towarów w marcu ub. roku. Prócz tego na linii Konstanca — Palestyna przewieziono 1.878 pasażerów i 809 t. towarów, w tym na wyjściu z Konstancy 1.159 t. towarów i 644 t. towarów, na wejściu 719 pas. i 165 t. ładunku.

Na linii północno-amerykańskiej przy jednym odejściu i jednym przybyciu statku do Gdyni w miesiącu było 711 pas. i 3.369 t. ładunku (III 1937: 467 pas. i 3.238 t. ładunku), w tym do Ameryki 519 pas. i 1.168 t. towarów (III 1937: 266 pas. i 2.150 t. ładunku), z Ameryki 183 pas. i 2.201 t. tow. (III 1937: 201 pas. i 1.088 t. towarów), oraz było 9 pas. w przewozach między portami obcymi.

Na linii południowo-amerykańskiej było również po jednym statku w każdą stronę i przewieziono 1.176 pasażerów i 2.588 t. towarów (III 1937: 979 pasaż. i 2.336 t. towarów),

w tym na wyjściu 801 pas. i 972 t. towarów (III 1937: 897 pas. i 1.100 t. towarów), na wejściu 377 pas. i 1.616 t. towarów (III 1937: 82 pas. i 1.236 t. towarów). Porównanie z rokiem ubiegłym wykazuje b. znaczny wzrost przewozów pasażerów, zwłaszcza na wyjściu na linii północno-amerykańskiej i na wejściu na linii południowo-amerykańskiej.

Statki *Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob)* przewiozły 39.068 t. węgla, wyłącznie eksportowego, w tym 2.800 ton przez Gdańsk. Są to wysokie przewozy miesięczne, a jednak niższe od marca ub. r., który dał 42.313 t.; tamte przewozy były jednakże zupełnie wyjątkowe; wystarczy nadmienić, że przewozy z marca 1936 r. dały zaledwie 30.998 ton.

Wywieziono do Szwecji 13.571 t. węgla, do Norwegii 10.897 t., do Belgii 5.910 t., do Holandii 5.955 t., do Francji 2.735 t. Odbyto podróży 14 i odwiedzono porty: Göteborg (2 razy), Slemmestad (2 razy), Halden, Limhamn, Oslo, Slite, Caen, Rotterdam, Amsterdam, Ostende, Gefle, Gandawę. Górowały więc przewozy dalsze nad bliższymi i w tych warunkach osiągnięty wynik przewozów w sprawozdawczym miesiącu uważać należy za świetny.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU BR.

W miesiącu marcu urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego przepracowały 14.089 godzin z zużyciem prądu 123.590 KWh i przeładowały 223.260 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 106,7%

w bieżącym roku	106,7%
w ubiegłym roku	160 %
spadek zatem wynosi	53,3%

ZWIĘKSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI POŁĄCZEŃ MORSKICH POMIĘDZY GDYNIĄ A DALEKIM WSCHODEM.

Angielska linia — Far East List, fa Alfred Holt w Liverpoolu, utrzymująca już od kilku lat linię regularną pomiędzy Gdynią a Dalekim Wschodem zwiększa, poczynając od maja częstotliwość odjazdów swych statków z Gdyni na Daleki Wschód w ten sposób, że statki odjeżdżać mają z Gdyni w odstępach 2-tygodniowych bezpośrednio do portów dalekowschodnich. Statki tej linii przyjmować będą ładunki do Port Said, Port Sudan, Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghaj. Taku Bar (Tientsin), Dairen, Kobe, Osaka, Jokohama. Również w kierunku odwrotnym do Gdyni począwszy od czerwca statki z portów Dalekiego Wschodu przybywać będą w regularnych odstępach miesięcznych.

Maklerem tej linii od początku jej powstania jest Polska Agencja Morska P. A. M.

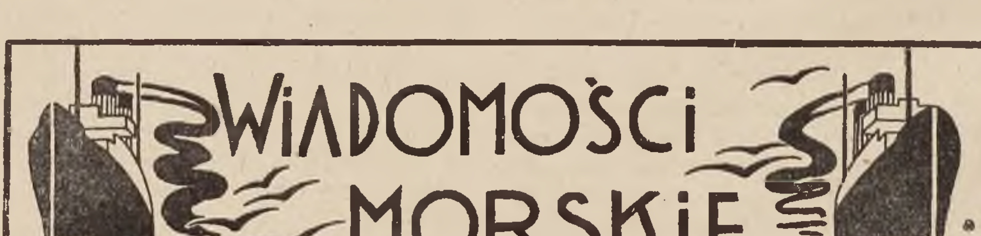
DELEGATURA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO W GDYNI.

W końcu ub. m. otwarta została w Gdyni Delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego.

Zadaniem nowej placówki będzie wykonywanie wszelkich czynności, związanych ze zracjonalizowaniem naszego eksportu zamorskiego. Będzie ona czuwać zarówno nad interesami naszego eksportera, ułatwiać mu i upraszczać pokonanie trudności, na jakie napotyka w trakcie realizacji transakcji zamorskiej, jako też opiekować się interesami zagranicznego kupca tam, gdzie skutkiem niedoświadczenia lub niesolidności polskiego kontrahenta, powstać może nieporozumienie.

Delegatem P. I. E. w Gdyni mianowany został p. Władysław Giedroyć.

Biuro delegatury mieści się w domu biurowym Urzędu Morskiego w wolnej strefie — telefon 15-92.



RUCH STATKÓW W 3 NAJWIĘKSZYCH PORTACH KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO W I KWARTALE RB.

Ruch statków w portach Hamburgu, Antwerpii, New Waterway (uregulowane ujście Nieuwe Maas) i Rotterdamie w pierwszych trzech miesiącach rb. w porównaniu z takimże okresem roku ubiegłego wzrósł najsilniej w Hamburgu, mniej w New Waterway, natomiast spadł w Antwerpii i Rotterdamie.

Dla dokładniejszego zobrazowania ruchu statków tych czterech dużych portów jak i zmian, jakie nastąpiły w I kwartale dwóch porównywanych lat, podajemy następujące zestawienie:

Hamburg

	statków	ton
1938	4.566	4.784.736
1937	3.862	4.434.549
różnica	+ 704	+ 350.187

Antwerpia

	statków	ton
1938	2.932	4.822.374
1937	2.874	4.922.949
różnica	+ 58	— 100.575

New Waterway

	statków	ton
1938	3.915	6.487.068
1937	3.753	6.350.360
różnica	+ 162	+ 136.708

Rotterdam

	statków	ton
1938	3.471	5.679.052
1937	3.420	5.753.426
różnica	+ 51	— 74.374

RUCH TOWARÓW W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

Przeładunek towarów w porcie szczecińskim w pierwszym kwartale rb. wynosił 1.638 tys. ton wobec 1.244 tys. ton w tymże okresie 1937 r. i 1.579 tys. ton w 1936 r.

BUDOWA NOWEJ STOCZNI W SZCZECINIE.

Zarząd miejski Szczecina zakupił w ostatnim roku około 400 tys. metrów kwadratowych terenu dawniejszej stoczni „Vulkan", z zamiarem urządzenia w Szczecinie nowej dużej stoczni.

ŚWIATOWA BUDOWA STATKÓW.

Przy końcu pierwszego kwartału było w budowie na świecie 2.895 tys. ton brutto; z tego w Szwecji — 119,9 tys. ton, w Danii — 92,7 tys. ton, w Gdańsku — 40,2 tys. ton, w Finlandii — 14,7 tys. ton i w Estonii — 650 ton.

ZATRUDNIENIE STOCZNI NIEMIECKICH.

Według obliczeń dziennika „Hamburger Fremdenblatt" stocznie niemieckie miały pełne zatrudnienie w pierwszym kwartale rb. i wykonały w tym czasie 32 statki pojemności 109.746 TRB wobec 48 statków i 85.778 TRB w ostatnim kwartale roku ubiegłego.

Nowych zamówień otrzymano w tym czasie na 25 statków pojemności 55.885 TRB., tak że obecny stan zamówień wynosił przy końcu marca rb. 1.086 tys. TRB.

TRZY NOWE TRANSATLANTYKI DLA „HAPAGU".

Towarzystwo „Hapag" (Linia Hamburg — Ameryka) zamówiła na stoczni Blohm & Voss transatlantyk pasażerski pojemności około 35 tys. ton brutto, rozwijający szybkość 26 węzłów. Towarzystwo zamierza budować jeszcze dwa takie same statki. Te trzy nowe transatlantyki mają zastąpić na linii Hamburg — New York dotychczasowe statki, budowane w latach 1922—1927. Z obecnych zamówień „Hapagu" wynika, że towarzystwo to nie ma zamiaru budować statków olbrzymów typu „Normandie", których eksploatacja jest bardzo uciążliwa i kosztowna.

WAHANIA CEN BUDOWY STATKÓW.

Wahania cen na nowy tonaż w związku ze zwyżką lub spadkiem stawek frachtowych widoczne są z następującego zestawienia ceny zwykłego nowego parowca pojemności 7.500 ton nośności. W 1931 i 1932 roku cena takiego parowca wynosiła 60 tys. funtów szterlingów i spadła na 32 tys. funtów szterlingów, w czerwcu 1933 r. idąc za spadkiem obrotów światowego handlu. Z nastąpieniem pewnego ożywienia handlu światowego cena statku wzrosła w grudniu 1936 r. na 78 tys. Ł., a w czerwcu 1937 r. — kiedy stawki frachtowe rosły z miesiąca na miesiąc — nawet 105 tys. Ł. Z załamaniem się linii zwyżkowej stawek frachtowych w październiku 1937 r. spadła i cena statku, która w grudniu 1937 r. wynosiła już tylko 90 tys. Ł.

SPRZEDAŻ STATKÓW NA ZŁOM W PIERWSZYM KWARTALE 1938 R.

W ostatnich latach coraz mniej statków sprzedaje się na złom tak, że niektóre stocznie rozbiórkowe nie mając pracy musiały zawiesić swoją działalność, a dwie norweskie stocznie w Stavanger zdecydowały się wydostawać z dna morza statki, które zatonęły przy brzegach norweskich i w ten sposób zdobywać „surowiec" do rozbiórki.

W pierwszym kwartale rb. sprzedano na świecie (bez Ameryki) 85 statków pojemności 63 tys. TRB. z przeznaczeniem na złom, w tym sporo małych statków i parowców rybackich. W tymże okresie zeszłego roku sprzedano na złom 107 statków pojemności 184 tys. TRB.

WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH WEDŁUG SVENSKA HANDELSBANKEN.

Wskaźnik stawek frachtowych opracowanych przez Svenska Handelsbanken (rok 1913 = 100) wykazuje w marcu roku bieżącego spadek o 2 punkty na 121; jest to poziom z okresu wrzesień — październik 1936 r., t. j. kiedy rozpoczęła się ostatnia zwyżka frachtów.

Wskaźniki frachtów poszczególnych towarów wykazują spadek o 1 lub 2 punkty, za wyjątkiem frachtów węglowych, gdzie spadek wynosi 4 punkty z 90 na 86.

Powolniejszy spadek frachtów i poprawa, choć nieznaczna, sytuacji na niektórych szlakach daje nadzieję na lepszą przyszłość w rozpoczynającym się sezonie letnim. Jeżeli chodzi o żeglugę na Bałtyku, to można tu się spodziewać ożywienia w transportach drzewa, gdyż według raportów z Anglii, zapasy drzewa u importerów zaczynają się zmniejszać.

ZYSKI FIŃSKIEGO TOWARZYSTWA UBEZPIECZEŃ MORSKICH.

Fińskie Towarzystwo Ubezpieczeń Morskich „Suomen Merivakuutus O. Y.“ w Helsinkach obchodzi 40-lecie swego istnienia. W pierwszym roku suma ubezpieczeń wynosiła 6,2 mil. fm., a premie — 65 tys. fm. Odnośne sumy w 1913 r., t. j. po 15 latach wynosiły już 111 mil. fm. i 886 tys. fm., a w 1937 r. — 6.850 mil. fm. i 47,7 mil. fm.

KANAŁ ALBERTA W BELGII.

Budowa kanału Alberta rozpoczęta w w 1930 r. dobiega końca i już w przyszłym roku ta nowa droga wodna będzie otwarta dla żeglugi. Kanał będzie posiadał odpowiednią głębokość dla statków morskich i dużych lichtug (do 2.000 ton); długość jego wynosi 122 km, tyle co stanowi odległość pomiędzy Leodium a Antwerpią). Kanał więc będzie łączył okręg przemysłowy z morzem. Otwarcie kanału posiadającego tak doniosłe znaczenie dla życia gospodarczego Belgii będzie specjalnie uroczyście obchodzone przez miasto Leodium, które z tej racji organizuje „Międzynarodową Wystawę Techniki Wodnej“, otwartą od maja do listopada 1939 r. Wystawa ta między innymi będzie posiadała sekcję poświęconą kanałom i rzekom, portom wewnętrznym, rybackim, dalej żegludze śródlądowej i morskiej, budownictwu okrętowemu itd.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

UWAGI O SYTUACJI GOSPODARCZEJ W SZWECJI W ROKU 1937.

Izba Handlowa Szwedzko-Polska nadesłała nam następujące uwagi o kształtowaniu się sytuacji gospodarczej w Szwecji w roku 1937 z uwzględnieniem wymiany handlowej pomiędzy tym krajem a Polską.

„Pierwsze półrocze 1937 r. było dla Szwecji okresem prawdziwej wysokiej koniunktury, ze wzrastającą produkcją przemysłową i wzrastającymi cenami. W trzecim kwartale położenie koniunkturalne było również bardzo pomyślne. aczkolwiek natężenie koniunktury zaczęło już słabnąć, a z końcem roku 1937 w związku z międzynarodowym położeniem pojawiały się znaki rokujące pewne tendencje zwrotne.

Ogólna wartość handlu zagranicznego Szwecji podniosła się o 30%, z 3.146,9 mil. Kr. w roku 1936 do 4.105,1 mil. Kr. w roku 1937, z czego przypadło na import 2.111,2 mil. Kr. i 1.993,9 mil. Kr. na eksport. Ten przyrost polega częściowo na zwiększeniu się ilości. która była w ubiegłym roku w ogóle największą dotychczas, jak również na silnym podniesieniu się poziomu cen, tak na towary importu jak i eksportu.

Zgodnie z danymi statystycznymi wymiana towarów między Szwecją a Polską była większa, niż dotychczas i osiągnęła w roku 1937 wartość 117,4 mil. Kr. w stosunku do 79,9 mil. Kr. w roku ubiegłym.

Eksport Szwecji do Polski wzrósł z 20,8 mil. Kr. do 36,5 mil. Kr. (176%), a import Szwecji z Polski wzrósł z 59,9 do 80,9 mil. Kr. (37%). Wymiana towarów między obu państwami zwiększyła się nie tylko w stosunku do absolutnych wartości, lecz także procentualnie w stosunku do innych państw. Szwecja zajęła obecnie czwarte miejsce wśród odbiorców Polski. po Wielkiej Brytanii. Niemcach i U. S. A.

Co się tyczy rozwoju w pierwszych miesiącach roku 1938. to z jednej strony można zauważyć. że handel zagraniczny według wykazu cyfr wzrasta w przeciwstawieniu do tych samych miesięcy roku ubiegłego. Również banki i towarzystwa płaciły w tym roku lepsze dywidendy. Z drugiej jednak strony, biorąc pod uwagę zamówienia w przemyśle i ruch przewozowy żeglugi, można zaobserwować tendencję ku spadkowi, dalsze kształtowanie się sytuacji oczekiwane jest z wielkim zainteresowaniem.

IMPORT WĘGLA DO SZWECJI W 1937 R.

(dane Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej w Sztokholmie).

Szwecja importowała w r. 1937 6.6 mil. t węgla kamiennego i 2,3 mil. ton koksu, gdy w roku 1936 import ten wynosił 5,6 mil. ton węgla i 2.1 mil. ton koksu. Wzrost importu węgla wyniósł 1 mil. ton, t. j. 18% i spowodował zwiększenie się zapasów w przemyśle i innych przedsiębiorstwach. W porównaniu roku 1937 z rokiem poprzednim, który był rokiem wysokiej koniunktury, zauważyć można, że import węgla zwiększył się mniej więcej o 83%. Import węgla w roku 1937 jest w ogóle największym, jaki Szwecja notowała dotychczas, a jeżeli się weźmie pod uwagę, że znaczna część przemysłu, która zużywała w roku 1929 węgiel kamienny zastąpiła go elektrycznością. to pomyślna sytuacja w roku 1937 uwypukla się jeszcze wyraźniej.

Poniższe zestawienie ilustruje szwedzki import węgla w latach 1932—1937 i podział na poszczególne kraje eksportu. Z tabeli tej wynika, że ze względu na umowę Szwecji z Anglią w roku 1933, Polska musiała zrezygnować ze znacznego udziału na szwedzkim rynku węgla na korzyść Anglii. Udział Niemiec zwiększył się w ostatnich latach.

		1932	1933	1934	1935	1936	1937
Szwedzki imp. węgla wyrażony w 1.000	t	4.529	4.674	5.265	5.254	5.616	6.578
Wielka Brytania	%	30,5	42,9	50.5	47,5	48,8	51.0
Polska	%	60,0	48,8	41.9	43,9	41,5	38.6
Niemcy	%	8,7	7,5	6,8	7.8	9,5	9.6
Pozostałe kraje	%	—	0.8	0.8	0.8	1.0	0.8

Na podstawie statystyki „Svenska Industriförbundets Kolkommitté“ import węgla dzielił się według następującego zestawienia na różne kategorie konsumcyjne, przy czym „rok węglowy“ liczy się od 1 sierpnia jednego roku, do 31 lipca następnego. Chodzi tu o 1.000 ton.

Konsumenci	Rok węglowy 1933/34	1934/35	1935/36	1936/37
Przemysł	2.110	2.223	2.446	2.961
Zakłady elektryczne i gazowe, kolej i instytucje państwowe	1.508	1.396	1.439	1.533
Składy węgla	1.660	1.476	1.588	1.615
Suma:	5.278	5.115	5.473	6.109

Z powyższego wynika, że wzmożenie w dwóch ostatnich latach węglowych zostało wywołane przez przemysł, zaś w zapasowym handlu węgla wzrost jest nieznaczny. Duży import węgla w roku 1937 wynika częściowo z powiększenia zapasów w przemyśle, z której to okoliczności może jednak wypłynąć znaczne zmniejszenie się zakupów przemysłu w roku 1938. Zmniejszone zakupy dałyby się przypuszczalnie wyrównać w pewnej mierze przez rozszerzenie zapasów węglowych ze strony państwa. Ceny węgla były w roku 1937 znacznie wyższe, niż w roku 1936. W styczniu wynosiła przeciętna cena polskiego węgla, loco szwedzkie porty przy zachodnim wybrzeżu 20.47 Kr. za tonę, w odróżnieniu do 17,64 Kr. tego samego miesiąca w r. 1936. Cena podnosiła się nieprzerwanie i wynosiła w lipcu 26,25 Kr. Potem nastąpił spadek i do końca roku ceny były niższe. Przeciętna cena w grudniu wynosiła 22,59 Kr. w przeciwstawieniu do 19,86 Kr. tego samego miesiąca r. 1936. Cena przeciętna w roku 1936 była czyli że podwyżka wynosiła 37%.

Cena przeciętna za angielski Northumberland — węgiel wynosiła w roku 1937 — 26,99 Kr. w przeciwstawieniu do 19,82 roku poprzedniego, czyli że wzrosła o 36%. Rozwój cen za polski i angielski węgiel w roku 1937 przedstawia poniższa tabela. Ceny są wyrażone w Kr., loco szwedzkie porty przy wschodnim wybrzeżu.

1937:

Polski węgiel: styczeń — 20,47; luty — 21,18; marzec — 22,08; kwiecień — 24,02; maj — 24.77; czerwiec — 26.01.

Northumberland węgiel: styczeń — 23,93; luty — 24,82; marzec — 25,66; kwiecień — 27.41; maj — 28.41; czerwiec — 29.78.

1937:

Polski węgiel: lipiec — 26,25; sierpień — 25,78; wrzesień — 25.92; październik — 25.42; listopad — 23,28; grudzień — 22,59.

Northumberland węgiel: lipiec — 28,93, sierpień — 28.88, wrzesień — 28.64. październik — 26.67; listopad — 25,55; grudzień — 25,17.

Szwedzki import węgla w styczniu 1938.

	węgiel gaz. węgiel koks. pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	10.104	158.423	32.434	12.900
Niemcy	20.290	14.727	6.629	59.731
Niederlandy	—	2.633	—	73.504
Wielka Brytania	45.805	109.344	20.389	10.443
Czechosłowacja	—	—	—	10.522
Belgia	—	—	—	36.041
Suma	76.199	285.147	59.452	203.141

Szwedzki import węgla w lutym 1938.

	węgiel gaz. węgiel koks. pył z tych ton	węgiel par. ton	inne ton	koks ton
Polska	6.887	130.447	17.540	16 816
Niemcy	4.300	20.844	210	92.713
Niederlandy	—	—	—	38.081
Wielka Brytania	42.148	87.873	15.501	8.375
Czechosłowacja	—	80	—	15.157
Belgia	—	—	—	30.892
Austria	—	—	—	250
Suma	53.335	239.244	33.251	202.284

ZAMIANA ZAŚWIADCZEŃ PRZY WYWOZIE DREWNA PRZEZ GDYNIĘ.

Od dnia 1 I 1938 r. obowiązują przy wywozie drewna przez Gdynię te same zasady jak przez Gdańsk w zakresie zamiany zaświadczeń na bezcłowy wywóz.

W myśl zarządzenia Ministerstwa Skarbu Związek Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych zamienia zaświadczenia na bezcłowy wywóz tarcicy iglastej drogą lądową na takież zaświadczenia na wywóz drogą morską.

Zainteresowani mogą otrzymać dalsze informacje w tej sprawie w sekcji eksportowej Związku Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych na Pomorzu, Gdynia, ul. Świętojańska 53 — telefon 22-24.

ZARZĄDZENIA CELNE I KONTROLA OBROTU TOWAROWEGO NA TERENIE AUSTRII.

Namiestnik Austrii ogłosił w imieniu Rządu Rzeszy z ważnością od 1 bm. ustawę, której brzmienie jest następujące: „§ 1. Minister Skarbu będzie w porozumieniu z zainteresowanymi Ministrami upoważniony znieść częściowo lub w całości stawki austr. taryfy celnej w odniesieniu do towarów nadchodzących z Rzeszy Niemieckiej i będących pochodzenia niemieckiego. § 2. O ile tego rodzaju zmiany w stosunku do Rzeszy dotyczą umownie związanych ceł, przyznanych Rzeszy w dotychczasowych umowach handlowych między Rzeszą a Austrią, będą te cła konwencyjne przy przywozie do Austrii, aż do odwołania stosowane do towarów z tych krajów, które korzystają w Austrii z najwyższego uprzywilejowania“.

Powyższa ustawa jest odpowiednikiem

rozporządzenia niemieckiego z 17 marca (patrz „Inf. Eksp. Nr 11 z dnia 10 IV 38). W ten sposób można uważać unię celną formalnie za dokonaną z tym ograniczeniem, że w jednokierunkowym obrocie z Rzeszy do Austrii bariera celna (jednostronne cło wewnętrzne) jeszcze na razie pozostaje, oraz że na granicach b. Austrii pobiera się jeszcze cła według taryfy austriackiej, a nie niemieckiej.

Minister finansów Rzeszy rozciągnął na Austrię — zgodnie z rozporządzeniem o wprowadzeniu planu czteroletniego w Austrii z 19 marca br. — moc obowiązującą następujących niemieckich rozporządzeń:

1) Rozporządzenie o obrocie towarami z 4 września 1934 R. G. Bl. I. 816 w brzmieniu rozporządzenia z 28 czerwca 1937 r. R. G. Bl. I. 761. Cytowane rozporządzenie zawiera zasadnicze pełnomocnictwo dla Ministra Gospodarki Rzeszy do nadzoru nad obrotem towarami i do wydawania zarządzeń w przedmiocie nabywania dystrybucji, składania zbytu i spożycia. W § 3 przewidziane jest utworzenie t. zw. Ueberwachungsstellen, a w § 4 kierowników tychże pod nazwą Reichsbeauftragte. § 10 zawiera ważne postanowienia o obowiązku udzielania wszelkich informacyj na żądanie Ueberwachungsstelle i to także w związku z reglamentacją dewizową,

2) Pierwszego rozporządzenia wykonawczego do powyższego rozporządzenia z 20 października 1937 R. G. Bl. I. 133 oraz 3) Rozporządzenia o obowiązku udzielania informacyj z 13 lipca 1923 R. G. Bl. I. 723, które reguluje sprawę inspekcji przedsiębiorstw i postanowienia karne.

Na tej samej podstawie Minister Gospodarki Rzeszy wydał 19 ub. m. rozporządzenie ustanawiające dla kraju Austrii „Devisenstelle Wien". Zasięg kompetencji „Devisenstelle" wynika z niem. ustawy o reglamentacji dewizowej z 4 lutego 1935 R. G. Bl. I. 106, a mianowicie z §§ 13, 33, 34, 37 i 43 tej ustawy. Na ogół można stwierdzić, że kompetencje b. Austr. Banku Narodowego w dziedzinie kontroli dewizowej przelane zostały na nową „Devisenstelle Wien".

Przy „Devisenstelle Wien" tworzy się nadrzędną komórkę, która będzie łącznikiem między wszystkimi „Ueberwachungsstellen" w Wiedniu, a pokrewnymi instytucjami w Rzeszy. Tytuł tej placówki jest „Verbindungsstelle der Ueberwachungsstelle in Wien".

Rozszerzenie na Austrię niemieckiej ustawy z 29 października 1936, ustanawiającej Komisarza Rzeszy dla nadzoru nad kształtowaniem się cen, wyposażonego w daleko idące pełnomocnictwa włącza Austrię w system kontroli cen w Rzeszy.

Z ważnością od 18 marca wprowadzono ogólny zakaz podwyższania cen w Austrii, podobnie jak to uczyniono w Rzeszy 26 listopada 1936 r. przy wprowadzaniu w życie planu czteroletniego. Wyjątki od tego zakazu mogą być dopuszczone tylko za zgodą Komisarza Rzeszy.

EKSPORT CHMIELU DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Cło normalne na chmiel importowany do U. S. A. wynosi 24 centy od funta. W wyniku ostatnio zawartego traktatu handlowego między Stanami Zjednoczonymi i Czechosłowacją stawka celna na chmiel została obniżona z 24 na 18 cts. za funt, ale tylko dla chmielu, którego wartość przekracza 30 cts. za funt. Za podstawę służyć ma t. zw. „foreing value" — wartość towaru podana w transakcji, a więc w praktyce zapewne cena CIF port amerykański.

Zdaniem importerów — w wyniku traktatu z Czechami sytuacja importu chmielu polskiego poniesie dalsze straty, poza zepsutą w roku bieżącym i ubiegłym koniunkturą. — Chmiel polski na ogół jest niżej wartościowy niż ów limit 30 cts. za lb., w wyniku czego chmiel lepszy będzie opłacał niższe cło i w rezultacie będzie dla importerów i browarów bardziej atrakcyjny.

POTRZEBA NALEŻYTEGO OPAKOWANIA TRANSPORTÓW NASION DO FRANCJI.

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę polskich eksporterów nasion pastewnych do Francji, na powtarzające się często skargi ze strony importerów francuskich na używanie przy wysyłkach starych worków, skutkiem czego nasiona się wysypują, powstają braki w wadze, a dalsza przesyłka do miejsca przeznaczenia bez zmiany worków nie jest możliwa.

W związku z tym eksporterzy polscy we własnym interesie powinni przestrzegać, by nasiona wysyłane były wyłącznie w workach nowych.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1938 ROKU.

AUSTRALIA. Zakazany jest przywóz przedmiotów noszących herb królewski lub znak, bardzo podobny do herbu królewskiego.

CHINY PÓŁNOCNE. Obwieszczeniem superintendenta celnego w Tientsinie z dnia 2 III br. prowizoryczny rząd pekiński zniósł z dniem 10 II br. obowiązek przedkładania faktur konsularnych.

CYPR. Dziennik urzędowy cypryjski z dnia 25 II br. przynosi zwolnienie od cła importu pewnego rodzaju okrąglaków i tarcicy.

CZECHOSŁOWACJA. Na czas od 1 IV do 15 V br. obniżono cło na tłuszcze: tłuszcz wieprzowy i gęsi, surowy — 90 K. cz. od 100 kg, przetopiony — 120 K. cz. od 100 kg. Na okres od 10 IV do 10 V 38 zniżono dodatek celny na pszenicę do 21 K. cz. od 100 kg i na owies do 23 K. cz. od 100 kg. Cła na bydło i nierogaciznę zmieniono następująco: poz. 63 na stawkę 204

K. cz., poz. 65 — 178 K. cz., poz. 66 i 67 — 167 K. cz. oraz poz. 117 a 2 — 408 K. cz.

FRANCJA. Zarządzeniem z dnia 31 III br. ustalone zostały następujące kontyngenty przywozowe, przydzielane na podstawie indywidualnych zezwoleń importowych:

z poz. 635 bis A:
ręczne aparaty fotograficzne — 66.946,14 kg
części, surowe i obrobione, z wyjątkiem części aparatów kinematograficznych — 12.364 kg
obiektywy, okulary itd. dla fotografij i pokrewnych dziedzin — 1.906,5 kg.

Zezwolenia importowe wydaje Comité interprofessionel de la photographie, Paris, rue de Vaugirard 85.

W „Journal Officiel“ z 1 IV br. Ministerstwo Handlu ogłosiło wysokość kontyngentów na papier maszynowy i przykrojony, który w roku 1938 w globalnej ilości 25000 ton może zostać przywieziony do Francji bez cła. Wśród 12 państw, uczestniczących w kontyngentach, figuruje Polska z kwotą 320 ton.

4 dekretami, ogłoszonymi w „Journal Officiel“ z dnia 28/29 III wprowadzono przymus oznaczania pochodzenia na następujących artykułach: przędza z nowozelandzkich i manilskich konopi oraz z podobnych roślinnych surowców, szpagaty i liny z konopi, lnu, ramie, juty i in., torebki damskie i inne podobne przedmioty drobne z tkanin, zwyczajne i ozdobione, grzejniki kąpielowe, działające przy pomocy gazu węglowego, nafty lub gazu naftowego oraz wszelkie części urządzenia grzejników, preparowane tektury, bitumowana i smołowane, dalej amiant, mastyks oraz środki uszczelniające ściany i mury.

HONDURAS. Na towary czechosłowackie zostały obniżone stawki celne, mianowicie przyznano Czechosłowacji taryfę pośrednią o 25 proc. niższą od generalnej, według której następowało oclenie dotychczas.

INDIE BRYTYJSKIE. Władze Indyj Brytyjskich noszą się z zamiarem obniżenia cła na papier gazetowy z dotychczasowych 15 proc. od wartości na 7½%. Obniżka ta miałaby niebawem wejść w życie.

NIEMCY. Począwszy od 1 V br. obowiązują następujące zmiany, dokonane w taryfie celnej:

Pozycja nr 381 B (sztuczne żywice, utwardzalne itd.), nr 381 C (sztuczne żywice, nieutwardzalne itd.); nr 381 D (pochodne celulozy Zellulosederivate) — otrzymały nowy układ i większe zróżniczkowanie. Do taryfy dodano pozycje 381 E i 381 F, obejmujące róg sztuczny i celuloid w różnych postaciach i z odrębnymi stawkami celnymi.

Również poz. 598 (szczotki) została zróżniczkowana: w poz. 599 B (pędzle) dodano osobną literę dla pędzli w połączeniu z masą rogową lub podobnymi materiałami. Wyszczególniono ponadto w taryfie zawartość masy rogowej celuloidu itp. w poz. 639 (filmy) oraz uwzględniono istnienie powyższych materiałów w poz. 645 (perły itd.) poz. 668 p. 1 (księgi handlowe, pokryte różnymi materiałami), poz. 671 (albumy) i poz. 920 (części rowerowe).

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Konsulat Generalny R. P. w Nowym Jorku wyjaśnia, jakiemu cłu podlegają kilimy, importowane do U. S. A. Zasadnicza różnica między stawką przewidzianą w par. 1117 lit. a taryfy celnej amer. wynoszącą 40% względnie 60% ad valorem, a stawką 25% przewidzianą lit. b tegoż paragrafu polega na rozróżnieniu czy kilim lub dywan jest barwiony po wyrobieniu na krośnie, czy też jest gatunku „ingrain“, to jest, że na krosno puszczone są nici już uprzednio barwione. Stawka 25% przewidziana jest na gatunek tego drugiego rodzaju. Ponieważ kilimy są w zasadzie robione z nici uprzednio barwionych i po wyrobieniu na krośnie nie podlegają żadnej dalszej procedurze barwienia, stawka 25% według par. 1117 lit. b. będzie miarodajną dla wszystkich kilimów bez względu na ich wartość lub kompozycję.

SYRIA I LIBAN. Wysoki Komisarz zarządzeniem z dnia 21 III br. zmienił taryfę celną w nast. pozycjach:

Poz. 273 — eter naftowy — bez cła (dotychczas 25%),

poz. 382 — drzewo olszowe, okrągłe — bez cła (50 Pls.).

poz. 393 — dykty — 2.100 Pls od metra kubicznego (dotychczas 700 Pls),

poz. 507b — tkaniny wełniane z domieszką bawełny — 25% od wartości,

poz. 529 — tkaniny bawełniane z domieszką wełny — 25% od wartości.

Przy tkaninach z innymi domieszkami cło wymierza się od tego materiału, który jest w taryfie najwyżej cłony. Przy domieszkach jedwabiu naturalnego lub sztucznego tylko wtenczas, o ile jedwabiu wagowo jest ponad 20%.

SZWAJCARIA. Cło na blachę ocynkowaną wynosi obecnie 4 fr. od 100 kg.

TUNIS. W Nr 19 „Journal Officiel Tunisien“ pojawiło się rozporządzenie Dyrektorów Spraw Ekonomicznych, Finansów i Robót Publicznych, ustalające cyfrę i podział kontyngentu na wwóz cementu wolno chwytającego do Tunisu na rok 1938. Ogólną cyfrę kontyngentu ustalono na 5.558 ton, z czego przyznano: Jugosławii 5.395 ton, Belgii 121 ton, innym krajom 42 ton. Dodatkowy kontyngent 2.230 ton, z czego dla: Jugosławii 2.168 ton, Belgii 48 ton, innych krajów 14 ton, przyznany będzie importerom, którzy potrafią udowodnić, iż w drodze wymiany wyeksportowali odpowiednią ilość towarów z Tunisu.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Władze celne Unii zwracają uwagę, że w fakturach celnych podawane być winny różne szczegóły, dotyczące przesyłanych towarów, np. zawartość procentową bawełny, wełny itp. w tkaninach, dane czy towar podlega przepisom normalizacyjnym, przy butelkach, czy są to gładkie butelki medycynalne lub też od piwa lub wód mineralnych itd.

Nieumieszczanie tych szczegółów w fakturach celnych narazić może wysyłającego na trudności w ocleniu towaru i wywołać może żądanie przedstawienia dokładnej specyfikacji.

WĘGRY. Z dniem 6 IV br. skasowano bezcłowy przywóz surówki żelaznej (Giessereiroheisen), która zarządzeniem z 11 V 37 mogła być importowana bez cła na podstawie osobnego zezwolenia. Obecnie cło wynosi 1,50 kor. złotych od 100 kg.

WIELKA BRYTANIA. Według wyjaśnień angielskich władz celnych z dniem 1 IV br. obowiązują dawne stawki celne na szereg wyrobów żelaznych i stalowych, na które w okresie od 7 VII 37 do 31 III 38 cło wynosiło 2½% od wartości. Obecnie wyroby żelazne i stalowe, zaopatrzone w zaświadczenia kontyngentowe i świadectwa pochodzenia, obciążone są cłem 10% od wartości.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły i przyrządy chirurgiczne. Firma indyjska interesuje się importem wyżej wym. artykułów. Jednocześnie interesuje się ona importem przyborów używanych do zszywania ran, pasów gumowych, naczyń szklanych i porcelanowych do celów laboratoryjnych, protez, gum dla potrzeb chirurgicznych, mebli szpitalnych itp. P/8807/3B/Kw.

Artykuły chemiczne. Firma francuska poszukuje przedstawicielstw w zakresie wszelkiego rodzaju wyrobów chemicznych. P/9013/47/TC.

Biel cynkowa. Agenturowa firma argentyńska interesuje się importem wymienionego artykułu. P/3479/47/TC.

Wyroby azbestowe. Angielska firma szyperska poszukuje dostawców wyrobów azbestowych. P/9524/65/TC.

Różne. Firma francuska poszukuje w celach reeksportu do francuskich kolonij afrykańskich dostawców tanich wyrobów szklanych, fajansowych oraz mydeł. P/63/TC.

Tuniska firma agenturowa z dobrymi refer. pragnie importować z Polski nast. art.: materiały budowlane ceramika sanitarna, artyk. sanitarne z blachy, płyty do wykładania posadzek oraz dykty i kopalniaki. E/9537/44/H.

Firma w Indiach Bryt. nawiąże kontakt z producentami pragnącymi eksportować swoje wyroby do Indyj Bryt. E/8096/95/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK PRZEMYSŁOWY.

W związku z ogłoszeniem rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 III 1938 r. o zryczałtowaniu podatku przemysłowego od obrotu dla drobnych przedsiębiorstw na rok 1938 (Dziennik Ustaw R. P. Nr 23/1938) — Ministerstwo Skarbu — okólnikiem z dnia 7 IV 1938 r. L. D. V. 9983/4/38 — wyjaśniło podległym władzom skarbowym szereg kwestyj, związanych ze stosowaniem wspomnianego rozporządzenia. — Ważniejsze z tych wyjaśnień są następujące:

1. Zryczałtowanemu podatkowi przemysłowemu od obrotu na rok 1938 podlegają, przy uwzględnieniu wyłączeń przewidzianych w rozporządzeniu z dnia 29 III 1938 r., jedynie te przedsiębiorstwa, które zostały zaliczone do odpowiednich grup ryczałtu na lata 1936 i 1937, na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 10 II 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 10/1936).

2. W przedsiębiorstwach prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu spirytusowego i tytoniowego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmować należy sumę, stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol, a wyznaczoną przez tenże monopol ceną sprzedażną.

3. Wyłączenie przedsiębiorstwa od opłacania podatku w formie ryczałtu może nastąpić jedynie w tych przypadkach, gdy urząd skarbowy dysponuje danymi, uzyskanymi z zeznań i wyjaśnień płatnika, z ksiąg, zapisków i innych pisemnych materiałów informacyjnych — pozwalającymi na cyfrowe ustalenie, iż:

a) ogólny obrót przedsiębiorstwa za rok podatkowy 1936 lub 1937 przewyższył kwotę 50.000 zł bądź też —

b) nie przewyższając wprawdzie tej kwoty, był jednakże w latach 1936 lub 1937 co najmniej o 25% wyższy od obrotu, przyjętego za podstawę do wymiaru podatku przemysłowego od obrotu za rok 1935.

Ustalanie wzrostu, obrotu na podstawie uzyskanych przez urząd skarbowy pisemnych informacyj, powinno odbywać się bez zasięgania opinii biegłych w przedmiocie ustalania ogólnej sumy obrotu; natomiast w razie potrzeby należy wzywać zainteresowanych płatników, jak również biegłych, do udzielania odpowiednich wyjaśnień na okoliczności konkretne (np. co do zysku brutto na sprzedawanych towarach, ceny nabycia i sprzedaży towarów — w przypadkach posiadania informacyj, dotyczących ilości zakupionych towarów).

Za „inne pisemne materiały informacyjne“ należy uważać wyłącznie pisemne informacje

o zakupie i sprzedaży surowców i towarów oraz dowody przywozu (pocztowe, kolejowe).

4. Pisemne wnioski płatników o wyłączenie ich od opłacania w roku 1938 zryczałtowanego podatku nie wymagają uzasadnienia.

5. Przedsiębiorstwa — które na rok 1938 podlegają zaliczeniu w myśl taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, do kategoryj wyższych od wymienionych w § 1 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 10 II 1936 r., a są prowadzone na podstawie świadectw przemysłowych kategoryj niższych w drodze przyznanych ulg (zarówno indywidualnych, jak i z urzędu) — nie podlegają zryczałtowanemu podatkowi.

6. Doręczone płatnikowi postanowienie o wyłączeniu przedsiębiorstwa od wpłaty zryczałtowanego podatku powinny być należycie uzasadnione.

WYDAWNICTWA

ZŁOM I JEGO GATUNKI.

Złom stanowiący pod względem ilościowym najpoważniejszy artykuł przywozowy portu gdyńskiego jak dotychczas nie posiadał jednolitej w polskim słownictwie nomenklatury. Odnosi się to specjalnie do licznych gatunków złomu, gdzie nawet fachowcy posługiwali się terminami obcymi. Stara się temu zapobiec Związek Polskich Hut Żelaznych wydając podręczny *„Polski Słownik Techniczny"* pod nazwą *„Hutnictwo Żelazne"*. Dzięki wciągnięciu do pracy nad słownikiem szeregu wybitnych fachowców stworzono zbiór terminów, określono znaczenie ich i podano równoznaczniki w językach obcych. Słownik obejmuje około 6.000 mian hutnictwa żelaznego w następujących działach:

I — Tworzywo i paliwo
II — Wielkie piece
III — Świeżarki i piece pudlingowe
IV — Stalownie
V — Walcownie, młotownie i tłoczalnie
VI — Maszyny hutnicze
VII — Odlewnictwo
VIII — Metaloznawstwo
IX — Ochrona stali
X — Materiały ogniotrwałe
XI — Odbiór wytworów
XII — Laboratoria
XIII — Gospodarka ruchu.

Dla ułatwienia wyszukania potrzebnego terminu słownik zawiera skorowidze alfabetyczne mian polskich i cudzoziemskich. Dotychczas ukazały się dwa tomy tego słownika zawierające pięć pierwszych wymienionych działów, z tego tom drugi w dziale „Stalownie" zawiera interesującą nas nomenklaturę gatunków złomu, według słownika — „żelastwa":

Żelastwo ciężkie
„ do cięcia (nożycami)
„ do cięcia palnikiem
„ drobne
„ kolejowe
„ miękkie
„ pierwszego gatunku
„ samochodowe
„ twarde
„ wsadowe
„ z budowy statków
„ z rozbiórki statków.

ULGI PODATKOWE.

Ulgi podatkowe, które dotychczas były rozrzucone w kilku odrębnych ustawach, zostały skodyfikowane w jednej ustawie ogłoszonej w Dzienniku Ustaw dnia 15 kwietnia br. pod nazwą *„Ustawa o ulgach inwestycyjnych"*.

Nowa ustawa obejmuje ulgi dla C. O. P., ulgi dla woj. wschodnich, ulgi dla wiertnictwa naftowego, ulgi dla kopalnictwa rud, ulgi dla nabywców akcyj i udziałów nowo zakładanych spółek o specjalnym celu, ulgi dla nowo wznoszonych budowli, ulgi dla nabywców pojazdów mechanicznych itd.

Ustawę tę wydała w osobnej broszurce księgarnia Wł. Wilak w Poznaniu. Zaznaczyć należy, że broszura oprócz tekstu ustawy podaje obszerny „Zarys ustawy o ulgach inwestycyjnych" oraz skorowidz. Niska cena zł 1,20 ułatwi nabycie broszury zainteresowanym.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE I INNE RYBY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Wobec wyczerpania zapasów w kraju oraz oziębienia temperatury tendencja zwyżkowa.

Ostatnio płacono za towar oclony i z połowów polskich franco wagon Gdynia:
jarmuckie I trade od 58—62 bez względu na wielkość
jarmuckie II trade od 56—57
szkockie ceny różne (w przybliżeniu):
I trade P. A. F. od 70—74
I trade Lervick od 60—65
II trade Lervick od 50—55 bez względu na wielkość

matiesy od 100—125 za 2/2 wyczerpane
islandzkie maties od 70—72
norweskie: sloo od 36—37
vaar od 33—34
mleczaki od 39—40
mieszane: sloo, vaar, starego sezonu od 28—30,
normaties od 45
śledzie mrożone od 22,50—23
holenderskie: matis, smolmatis i matful na wyczerpaniu.

Ceny na ryby z połowów własnych kształtowały się, jak następuje (ceny za 50 kg w złotych):

mrożone dorsze czyszczone małe zł 20,—
dorsze czyszczone duże zł 25,—
łupacze zł 25,— do 27,—
sejdory (dorsze niebieskie) zł 27,— do 28,—
świeże dorsze nieczyszczone zł 8,— do 10.—
dorsze czyszczone z głowami zł 15,— do 19,—
dorsze czyszczone bez głów zł 25,—
flądry duże zł 15,— do 18, —
flądry małe zł 12,— do 15,—
łososie duże (8—15 kg) zł 5,50 do 6,00 za kg
łososie małe (4—8 kg) zł 4,50 do 5,00 za kg
ryby słodkowodne, poławiane w morzu:
płocie zł 29,— do 32,— za 50 kg
okonie zł 47, za 50 kg
certy zł 38,— za 50 kg.

Wielką przeszkodą w połowach ryb były stałe sztormy na Bałtyku, które przede wszystkim uniemożliwiały połowy na łososie.

LIKWIDACJA SKŁADÓW NA OTWARTYM POWIETRZU.

Z nastaniem cieplejszej pory, śledzie solone, składowane dotychczas na otwartym powietrzu, zostały przeniesione do magazynów. Jak wiadomo śledzie solone musiały być składowane na ogrodzonym placu wobec szczupłości pomieszczeń w magazynach.

BUDOWA MAGAZYNU FIRMY „KORAB".

W początkach maja br. Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Korab" przystępuje do budowy magazynu przemysłowego przy nabrzeżu Wilsonowskim.

UNIERUCHOMIENIE WĘDZARŃ I OGRANICZENIE RYBNEJ PRODUKCJI PRZEMYSŁOWEJ.

Wędzarnie gdyńskie jak i półwyspu helskiego wobec braku surowca zostały unieruchomione. Z tych samych powodów została ograniczoną produkcja filetów i mączki rybnej.

PRACE STATKU BADAWCZEGO „EWA".

Po naprawie uszkodzenia, spowodowanego przez duński kuter „Roxy", statek „Ewa" podjął na nowo swoje prace na morzu. „Ewa" obecnie wykonuje krótkie rejsy hydrograficzne dla połowów planktonów i rejsy na głębię gdańską na połowy flądr. Te ostatnie badania podobnie jak badania w poprzednich latach mają na celu ustalenie przebiegu tarła na głębi gdańskiej oraz skład stada trących się ryb pod względem wieku, długości i płci.

W maju, lipcu i sierpniu projektowany jest szereg wyjazdów „Ewy" na linii Gdynia — Gotland, mających na celu badanie szprotów podczas bytowania na wodach otwartych.

ZJAZD MIĘDZYNARODOWEJ RADY DO BADAŃ MORZA W KOPENHADZE.

Podobnie jak w roku ubiegłym w Kopenhadze odbędzie się w maju rb. zjazd delegatów wszystkich państw, prowadzących badania oceanograficzne i rybackie.

Zjazd ten ma na celu przedstawienie wyników badań, przeprowadzonych przez instytucje poszczególnych państw w roku ubiegłym oraz ustalenie planu prac na rok następny. Zjazdy te mają duże przede wszystkim znaczenie z punktu widzenia racjonalnej eksploatacji morza (pod względem rybackim), ponieważ na zebraniach tych ustalane są pewne umowy i konwencje, mające na celu ochronę ryb przed rabunkową gospodarką lub zbyt intensywnym wyłowem.

Z Polski wyjeżdża delegacja pod przewodnictwem prof. M. Siedleckiego. W skład jej wejdą Dr J. Lubecki, Naczelnik Wydziału Rybackiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Dyrektor Dr M. Bogucki oraz Mgr W. Cieglewicz, asystent Stacji Morskiej.

RYBOŁÓWSTWO W SZWECJI.

Rybołówstwo szwedzkie centralizuje się głównie na wybrzeżu zachodnim, z którego pochodzi około ⅔ połowów Szwecji. Jedno z najpoważniejszych centr rybackich na tym wybrzeżu to Bohuslän. Rybacy tego wybrzeża używają do połowów dużych motorowych łodzi 25—75 tonowych o sile 35 do 175 KM. Obecnie jest około 500 takich statków, zbudowanych w Szwecji i używanych do tralowania, do połowów śledzi pławnicami itd. Poprzednio rybacy szwedzcy używali do połowów dwumasztowych kutrów 75 do 100-tonowych, nabywanych przeważnie w Anglii. W 1912 roku było około 328 takich kutrów na Wybrzeżu zachodnim. Dzisiaj cyfra tych kutrów wynosi 100 jednostek, z tych jednak tylko 50 jest zatrudnionych w połowach.

Rybacy zachodniego wybrzeża Szwecji poławiają w Skageraku, Kattegacie oraz na Morzu Północnym i Atlantyku po zachodniej stronie wysp Arkadów, Szetlandów aż do Islandii.

Około 300 motorowych statków rybackich pracuje na morzu Północnym, trałując i poławiając przy pomocy duńskich sieci. Prawie 200 z nich zawozi swe połowy do portów angielskich zwłaszcza do Aberdeen, Grimsby i Wick. Dużą część połowów przewozi się do Göteborga, będącego jednym z największych

portów rybackich na północy. Obroty rybami na aukcjach w tym porcie należą do największych. W 1936 r. sprzedano 44.000 ton. wartości 10,5 mil. kor. głównie śledzi, makreli, dorszy, łupaczy itd. Rocznie połowy szwedzkie wynoszą ok. 100.000 ton, wartości ok. 30 mil. kor. z tego na śledzie przypada 60%.

NORWESKIE RYBOŁÓWSTWO W 1937 R.

Aczkolwiek ilościowo połowy norweskie w 1937 r. były gorsze niż w 1936 r. jednak wskutek wyższych cen sprzedaży osiągnięto zysku brutto ogółem (bez połowów wielorybów) 82 mil. kor. wobec 73 mil. kor. w 1936 r. i 66 mil. kor. w 1935 r.



KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (30 IV 38).

Ruch handlowy w Gdyni, szczególnie w handlu hurtowym towarów kolonialnych znacznie osłabł w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Transakcje sprzedaży dochodzą do skutku tylko w sporadycznych wypadkach i to na drobne partie towarów. Nie ma widoków lepszego jutra, gdyż spauperyzowane społeczeństwo siłą rzeczy ograniczyć musiało się w konsumpcji niektórych towarów kolonialno-spożywczych pochodzenia zagranicznego, a to dlatego, że ceny poszczególnych artykułów są w stosunku do dzisiejszych zarobków szerszej masy ludności jeszcze zbyt wysokie. Jakkolwiek sam towar cif porty morskie nie jest drogi i byłby dostępny dla szerszej masy społeczeństwa, to jednak nie pozwalają masom tym na nabycie odnośnych artykułów wysokie opłaty fiskalne. Po ocleniu bowiem tego czy innego artykułu, cena jego wzrasta automatycznie o 100—250% z uwagi na wysokie stawki celne, opłaty pobierane na ROZ. i koszty transkacyj wiązanych.

Wskutek słabego ruchu w handlu hurtowym towarów kolonialnych, importerzy zwrócili większą uwagę na handel owoców południowych. Ruch w tych artykułach żywszy niż w poprzednim okresie sprawozdawczym a szczególnie w imporcie cytryn i pomarańcz. Obroty w imporcie owoców suszonych słabe z wyjątkiem śliwek amerykańskich, które nadchodzą w ilościach i w miarę wydawanych pozwoleń przywozu w transakcjach wiązanych.

Kawa surowa: Sprzedaż kawy brazylijskiej napotyka na znaczne trudności. Z uwagi na nadmiar tego artykułu w magazynach portowych i u importerów krajowych, kupcy — półhurtownicy oraz detaliści — nie okazują prawie żadnego zainteresowania w tym artykule. Pokrywają swoje zapotrzebowanie bieżąco w ramach możliwości zbytu, przy czym w każdym wypadku limitują sami ceny zakupu. Wytworzyło to sytuację niemiłą dla importerów. Nie są oni bowiem panami na swoich podwórkach — a jedynie wykonawcami woli kupujących.

Ceny na kawy brazylijskie utrzymują się na poprzednim poziomie. Niektórzy importerzy dla odmrożenia jednak kapitałów, zainwestowanych w kawie, sprzedają artykuł ten bardzo często bez zarobku, a czasami nawet o 5 groszy poniżej kosztów własnych.

Na kawy niebieskie tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o dalsze 5—10 groszy na kg. Podaż mniejsza od popytu. Dowozy małe.

Na rynkach zagranicznych tendencja stała. W Hamburgu ceny kształtują się następująco za 50 kg w RM. Santos extra specj. 36—38, Santos extra prim 34—35, Santos prim 32—33, super. 31—32, Guatemala 44—60, Maragogype 55—75. W New Yorku w dniach 23—25 kwietnia za 1 lbs w centach dolarowych: Rio 7 w dniu 23 kwietnia loco — 4.75 a z dostawą na maj 4,00—4,01, w dniu 25 IV — loco 4,65 a z dostawą na maj 4,08. Santos 4 loco 7,25 a z dostawą na maj w dn. 24 kwietnia — 5,79 — 6,00, a w dniu 25 IV — 5,73.

Herbata: Na rynku angielskim ceny wahają się w granicach 1/4—3/4 d. na lbs. Zainteresowanie duże. Dowozy mniejsze. Na rynku krajowym w handlu herbatą panuje w dalszym ciągu zastój. Zbyt herbaty bardzo słaby a zapasy bardzo duże. Ceny kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera: Sumatra zł 11,50 — 12,15, Cejlon zwykły zł 12,00—12,30—12,35, Cejlon średni zł 12,40—13,10. Na inne herbaty ceny bez zmiany.

Korzenie: Na pieprz tendencja w dalszym ciągu mocna. Ceny utrzymały się jednak na poprzednim poziomie, a tylko w sporadycznych wypadkach, szczególnie gdy chodziło o mniejsze partie, artykuł sprzedawany był o 5—10 gr drożej na kg. Sytuacja w handlu innymi korzeniami i ceny na odnośne artykuły — bez zmiany.

Owoce suszone: Ruch w owocach suszonych (sułtankach, rodzynkach i koryntkach) znacznie osłabł w stosunku do poprzedniego okresu. Ceny zniżkowały, przy czym zniżka ta wyraża się w granicach wprowadzonej obniżki stawek celnych. Na śliwki amerykańskie zapotrzebowanie rynku średnie. Ceny zniżkowały o 5—8 gr na kg, zależnie od wielkości śliwek. Dowozy śliwek mniejsze niż w poprzednim okresie.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 12 kwietnia nadszedł do Gdyni ss „Hel“ z ładunkiem 14.900 kg śliwek suszonych kalifornijskich i 9.000 kg orzechów ziemnych.

ss „Chorzów“ przywiózł dnia 14 kwietnia z Hullu 14.185 kg masła kakaowego, 5.788 kg ziarna kakaowego, 7.683 kg pieprzu, 2.630 kg imbiru, 3.317 kg kawy i 2.472 kg herbaty.

Dnia 15 kwietnia nadszedł do Gdyni ss „Scandinavia“, który spodziewany był dopiero 19 ub. m. Statek przywiózł z Palermo 5.449 skrzyń cytryn włoskich i 18 bel skórek pomarańczowych suszonych, z Messyny 1.019 skrzyń cytryn i 60 bel skórek pomarańczowych, z Catanii 51 skrzyń cytryn, z Bari 35 bel migdałów oraz 50 skrzyń sardynek z Lizbony. Oprócz wyżej wymienionych nadeszło 85 bel migdałów włoskich dla Gdańska.

Również 15 ub. m. przybył do Gdyni ss „Gunborg“ z transportem 50 worków — 4.000 kg orzechów z Istambułu, 23 worki — 1.900 kg orzechów i 4.220 skrzynek koryntek z Izmiru.

18 kwietnia przybył ss „Oksywie“ z ładunkiem 1.220 kg herbaty i 5.652 kg kawy.

ss „Lech“ zawinął do portu gdyńskiego dn. 18 kwietnia i wyładował 29.513 kg herbaty, 5.495 kg kawy, 4.089 kg kakao i 2.034 kg agar-agar.

Dnia 19 kwietnia ss „Śląsk“ przywiózł 5.115 kg masła kakaowego i 1.650 kg orzechów ziemnych.

W tym samym dniu nadszedł ss „Puck“ z transportem 7.543 kg herbaty, 8.291 kg kawy, 23.838 kg pieprzu, 25.182 kg ziaren kakaowych i 3.060 kg masła kakaowego.

Pierwszy transport bananów w naszym okresie sprawozdawczym nadszedł do Gdyni dnia 24 IV na ss „Zeester“ w ilości 55.000 kg.

ss „Nordland“ przywiózł do Gdyni dnia 25 kwietnia z Candii 160 worków — 4.000 kg rodzynek oraz z Istambułu 93 worki — 7.440 kg orzechów ziemnych.

Tego samego dnia ss „Gotia“ przywiózł z Tel-Aviv transport 12.900 skrzyń pomarańcz i grapefruitów wagi 490.200 kg.

ss „Hel“ w drugim rejsie w tym okresie przywiózł dnia 26 kwietnia 1.200 kg herbaty, 600 kg kakao, 2.500 kg orzechów i 325 kg migdałów.

Dnia 27 kwietnia ss „Chorzów“, który tak jak „Hel“ odbył drugi rejs — przywiózł 5.295 kg herbaty, 1.746 kg kawy, 15.703 kg pieprzu, 5.212 kg kakao, 9.232 kg masła kakaowego, 202 kg goździków i gałki muszkatułowej, 508 kg pimentu i 450 kg cynamonu.

ss „Vingaland“ nadszedł do portu dnia 29 kwietnia przywożąc z Izmiru 1.000 skrzynek — 14.290 kg sułtanek i 4.104 skrzynek — 102.600 kg rodzynek z Calamaty.

Drugi transport bananów nadszedł dnia 29 kwietnia na ss „Wiborg“. Transport liczył 75.000 kg, nadszedł z przeładunku w Rotterdamie.

Dnia 5 maja spodziewany jest w Gdyni ss „Sicilia“ z transportem 2.547 skrzyń pomarańcz palestyńskich (96.706 kg).

Najbliższy poważny transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni około 15 maja w ilości ca 10.000 skrzyń.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13 do 28 kwietnia urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 5 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 15 kwietnia br. aukcję, na której wystawiły:

1904 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano: 1904 skrz. w cenie 0,85—1,01 zł

2082 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2082 kl. w cenie 1,24—1,40 zł

591 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 591 skrzyń w cenie 34—40 zł skrz.

na aukcji w dniu 26 kwietnia wystawiono i sprzedano:

676 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 676 klat. w cenie 1,60—1,63 zł 1 kg

400 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrz. w cenie 42—43 zł skrz.

dnia 28 kwietnia wystawiono:

1428 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1428 kl. w cenie 1,62—1,64 zł kg

426 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 426 skrz. w cenie 35,50—42,50 zł skrz.

10.000 kg śliwek kaliforn. susz. w workach — sprzedano: 10.000 kg w cenie 1,40 zł kg

1.500 kg śliwek kalif. susz. w skrzynkach — sprzedano: 1.500 kg w cenie 1,56 zł kg

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 25 kwietnia aukcję, wystawiając na niej:

456 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 456 skrz. w cenie 40—40,50 zł 1 skrzynia

200 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 200 skrz. w cenie 1,40—1,43 zł 1 kg

321 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 321 skrz. w cenie 26—30,50 zł 1 skrzynia

25 worków migdałów włoskich — wycofano;

dnia 28 kwietnia oddano na aukcję następujące towary:

669 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 669 kl. w cenie 1,60—1,62 zł 1 kg

230 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 230 skrz. w cenie 29,50—30,50 zł skrz.

101 worków śliwek kalif. susz. — wycofano,

25 worków migdałów włoskich — sprzedano: 5 worków w cenie 6,50 zł 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

W chwili obecnej obserwujemy na rynku gdyńskim silne zainteresowanie pomarańczami włoskimi i palestyńskimi. Są to pomarańcze z nowych zbiorów, które w małych ilościach przyszły na razie na tutejszy rynek, podczas gdy zapotrzebowanie jest duże. Odczuwa się powszechnie brak towaru. Posiadane przez kupców ilości nie pokrywają teraz nawet w części rynku.

Ceny pomarańcz włoskich wahają się między 1,50 a 1,60 zł za kg.

Ceny pomarańcz palestyńskich notowane są ca 1,50 zł za kg.

Silnej zwyżce uległy cytryny włoskie, które obecnie sprzedawane są w hurcie ca 100 zł para.

Grapefruity palestyńskie utrzymują się na dotychczasowym poziomie to jest ca 30 zł skrz.

ARGENTYŃSKIE OWOCE DO EUROPY.

Wywóz owoców z Argentyny silnie wzrasta w ostatnich czasach, i tak w 1937 r. wynosił on 29.250 ton, w tym 13 tys. ton gruszek, 8,9 tys. ton winogron i 5,6 tys. ton jabłek. Argentyńskie owoce odznaczają się wysokim gatunkiem i są poszukiwane na rynkach krajów bogatych jak Francja, Szwecja, Holandia, etc. Pierwsze transporty w tym roku wynosiły 35 tys. skrzyń gruszek do Francji i Szwecji, 66 tys. skrzyń do Le Havre, Antwerpii i Rotterdamu, 50 tys. skrzyń do Nowego Yorku. Wszystkie te przesyłki nadeszły w doskonałym stanie. Znaczny wywóz owoców argentyńskich do Europy i w ogóle na półkulę północną tłumaczy się tym, że gruszki, jabłka i winogrona dojrzewają w Argentynie od lutego do kwietnia, kiedy w Europie zupełnie brak świeżych owoców krajowych.

PRZEGLĄD EKSPORTU PALESTYŃSKICH OWOCÓW CYTRUSOWYCH W SEZONIE R. 1937/38.

Według obliczeń sfer eksportowych palestyńskich, eksport owoców cytrusowych w bieżącym sezonie ma wynieść około 10 mil. skrz. Do końca lutego br. eksportowano 7.508.294,5 skrzyń. W całym bieżącym sezonie obserwujemy wahania cen, które zależne były od zapotrzebowania przez rynki odbiorcze. Z podanych niżej zestawień wynika, że w porównaniu z sezonem ubiegłym tj. 1936/37 zmalał eksport w sezonie bieżącym. Spadek ten znajduje uzasadnienie w ściślejszej kontroli tak gatunku jak i opakowania owoców eksportowanych. Wyznaczona bowiem komisja kontrolna inspektorów odrzuciła od początku sezonu do końca lutego br. ca 130 tys. skrzyń nie nadających się do eksportu.

Eksport od początku sezonu do końca lutego:

	1937	1938
Pomarańcze	6.936.027	6.491.672
Grape Fruits	1.073.791,5	947.846,5
Cytryny	71.722,5	62.934
Inne	3.515	5.842
razem	8.089.056	7.508.294,5

Ilości eksportowane przez poszczególne porty:

Jaffa	2.916.249,5	2.734.379
Haifa	4.480.676,5	4.541.828,5
Tel-Aviv	548.788	139.166
Tranzyt przez Port Said	143.342	92.921
razem	8.089.056	7.508.294,5

Poniżej podajemy dodatkowo ceny w poszczególnych tygodniach br. pomarańcz, które ulegały różnym wahaniom, w porównaniu jednak z sezonem ubiegłym są wyższe, i jak się dowiadujemy od zainteresowanych czynników eksportowych w Palestynie dotychczasowy eksport pomimo spadku ilościowego dał zadawalające wyniki:

Luty 1938.

Pomarańcze	duże	średnie	małe
1 tydzień	7,6—9,3	8,9—11,6	10,6—13,0
2 „	8,6—10,0	9,6—12,0	11,9—13,6
3 „	9,0—10,6	10,3—13,0	12,3—15,6
4 „	9,3—10,9	10,6—12,0	12,3—16,6

HISZPAŃSKI SEZON POMARAŃCZOWY.

Już niejednokrotnie pisaliśmy na temat, czy pomarańcze hiszpańskie odegrają jakąkolwiek rolę na światowym rynku pomarańczowym. Tuż przed sezonem zawiązał republikański rząd hiszpański towarzystwo pod nazwą „Cluea", którego zadaniem miało być zorganizowanie eksportu pomarańcz.

W warunkach, jakie istniały w tym czasie w Hiszpani trudno było przeprowadzić postawione wymienionemu towarzystwu zadanie. Eksport bowiem drogą morską napotykał na trudności ze strony rządu narodowego. Eksport zaś drogą lądową był niemożliwy ze względu na zajęcie linij kolejowych transportami broni. W rezultacie eksportowano bardzo nieznaczne ilości pomarańcz. Oprócz wymienionych trudności przy eksporcie odbiorca zagraniczny musiał płacić wysokie koszty frachtu i ubezpieczenia towaru co w sumie stwarzało nieopłacalność importu. W omawianym sezonie pierwszy raz chyba w historii pomarańczowej eksportowała czerwona Hiszpania nieznaczne ilości pomarańcz drogą lądową autami ciężarowymi, 10, 15 i 20-tonowymi do Francji, opłacając niewspółmiernie duże koszty tego transportu. Większość tych pomarańcz, eksportowanych autami wyszła z Walencji. Zatem dobiegający końca sezon pomarańczowy w Hiszpanii nie odegrał tak na rynku światowym jak wewnętrznym żadnej roli. Ostatnie wypadki w Hiszpanii pozwalają mieć nadzieję, że w przyszłym sezonie nastąpi stopniowa normalizacja stosunków na hiszpańskim rynku owocowym.

ZNIŻKA STAWEK CELNYCH NA SERY Z FINLANDII.

Z dniem 20 kwietnia br. weszła w życie zniżona na mocy porozumienia celnego polsko-finlandzkiego z dn. 10 marca 1938 r. stawka konwencyjna na sery z poz. tar. celn. 128 p. 4. Mianowicie z dniem tym stawka konwencyjna w wysokości 70.— zł od 100 kg obowiązuje także na następujące sery finlandzkie w opakowaniu oryginalnym, miękkie bez twardej powłoki: gat. „Eväs", „Sisu" i „Tapio". Stawka ta będzie stosowana do dnia 31 VII 1938 r.

ZBIORY ORZECHÓW WE FRANCJI.

Według urzędowych danych francuskich, tegoroczne zbiory orzechów we Francji zapowiadają się bardzo dobrze. Pomimo ostatnich mrozów, drzewa orzechowe nie zostały uszkodzone. Innym drzewom owocowym, jak śliwom, gruszom, brzoskwiniom itd., ostatnie mrozy wyrządziły tam duże szkody.